7/2019 Oktober/November € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

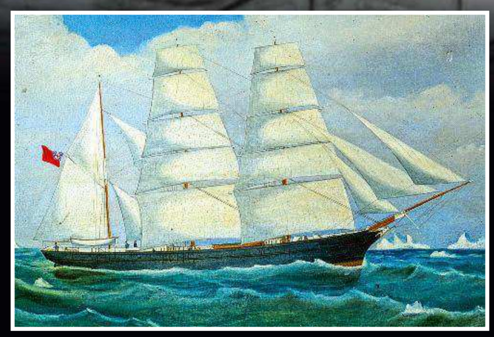
SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 111

...zin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Titanic im Kino
Die besten Filme im Vergleich

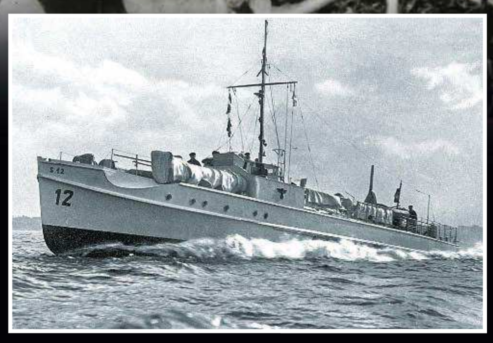
Prien und U 47
Der Stier von Scapa Flow



Abenteuer See: Deutsche Missionare mit Ziel Labrador



Rekordpilot 1932: Mit dem Flugboot um die ganze Welt



Wrackfriedhof: Geheimnisse auf dem Grund der Ostsee

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jubiläum könnte nicht runder sein: Vor 500 Jahren, am 20. September 1519, verließ der Portugiese Fernao Megalhaes (besser bekannt als Ferdinand Magellan) San Lucar, den Vorhafen der spanischen Hafenstadt Sevilla. Und mit ihm 270 Mann, verteilt auf das Flaggschiff *Trinidad* sowie die *San Antonio, Conception, Victoria* und *Santiago* – alles stattliche Schiffe, zwischen 60 und 120 Tonnen groß. Er sollte im Auftrag der spanischen Krone eine Westroute zu den Gewürzinseln finden. Doch warum für Spanien?

Eine banale Kleinlichkeit seiner Landsleute hatte Magellan dem maritimen Rivalen in die Arme getrieben. Denn weil er im portugiesischen Feldzug gegen Marokko verwundet worden war und eine seiner Ansicht nach zu geringe Invalidenrente erhielt, nahm er seinen Abschied und bot kurzentschlossen den Spaniern seine Dienste an, just zu dem Zeitpunkt, als beide Länder im Begriff waren, die Welt unter sich aufzuteilen: Die Verträge von Tordesillas (1494) und Saragossa (1529) steckten mit päpstlichem Segen ihre Einflusssphären ab – gewaltige Seeräume, die kaum beherrschbar waren und Begehrlichkeiten Dritter weckten. Bekanntlich brachen die Engländer bereits 1588 in der berühmten Armada-Schlacht die spanische Vorherrschaft, bevor die Niederländer knapp 20 Jahre später nachlegten.

Als der Generalkapitän 1519 aufbrach, wähnte sich Spanien auf dem Höhepunkt seiner maritimen Macht und der sich abzeichnende Erfolg von Magellans Reise schien alle Beteiligten zu bestätigen. Die Fahrt führte zunächst über Teneriffa und die Kapverdischen Inseln mit Süd- und Südwestkursen zur südamerikanischen Küste, ohne die dortigen Interessen Portugals zu berühren, das die Küste Nordbrasiliens beherrschte. Schwere Herbststürme, eine Meuterei, Schiffbruch, Skorbut, von Maden zerfressener Zwieback und fauliges Wasser konnten ihn nicht stoppen: Er fand die ersehnte Durchfahrt, die nach ihm Magellan-Straße benannt wurde, und überquerte mit seiner ausgedünnten Mannschaft als erster Europäer den Pazifik, bis ihn das tödliche Schicksal in Form eines vergifteten Pfeils ereilte. Eingeborene der Insel Mactan hatten sich der spanischen Herrschaft nicht unterwerfen wollen.

Als die *Victoria* mit dem ehemaligen Bootsmann und Meuterer Juan Sebastian d'Elcano als Führer des letzten verbliebenen Schiffes nach drei Jahren Fahrt um den Erdball (was gar nicht geplant war) wieder in San Lucar festmachte, dürfte den verbliebenen 90 Mann die Bedeutung ihres Wirkens noch nicht klar gewesen sein. Die seemännisch und wissenschaftlich epochale Reise hatte die kugelförmige Gestalt der Erde bestätigt und damit ein neues Weltbild etabliert und erbrachte darüber hinaus den Beweis, dass Asien und Europa im Westen durch den amerikanischen Kontinent und den pazifischen Ozean getrennt sind. Aber sie läutete auch den schleichenden Niedergang der Seemächte Spanien und Portugal ein und damit ein neues maritimes Zeitalter.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Ferdinand Magellan geht mit seinen fünf Schiffen, von denen nur die *Victoria* zurückkehren wird, am 20. September 1519 in See Foto: Interfoto/Granger NYC

INHALT



HELDENVEREHRUNG: Nachdem es Kapitänleutnant Günther Prien gelungen war, mit U 47 in Scapa Flow einzudringen und ein Schlachtschiff zu versenken, brachen in Deutschland alle Dämme der Begeisterung
Foto: p-a/ZB/Berliner Verlag Archiv

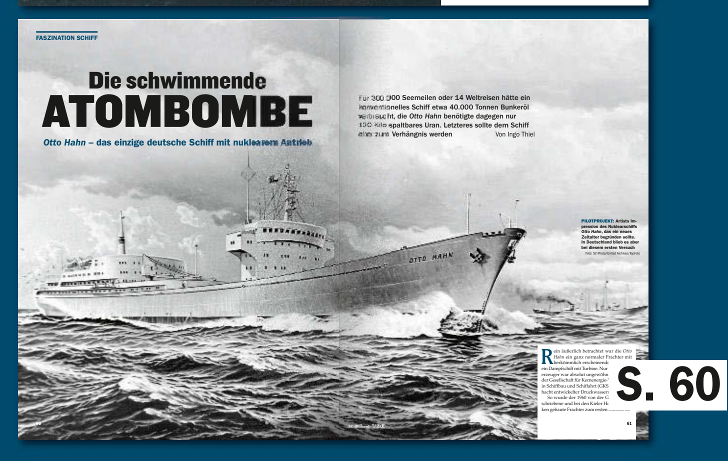
Titelbild: U-Boot-Kommandant Günther Prien auf dem Turm von U 47, mit dem er in die Bucht von Scapa Flow eindrang, aus *Berliner Illustrirte Zeitung* 44/1939











DIE REISE ZUR STRÄFLINGSKOLONIE AUSTRALIEN 1787

Die Verurteilten

S. 72

▶ Titelthema

Titelfotos: ullstein bild-Heinrich Hoffmann; picture alliance/Everett Collection; Rebecca Marr/Stromness Museum; Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo; picture alliance/WZ Bilddienst



Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

Drama im Persischen Golf

Eine der größten Katastrophen der britischen Schifffahrt

Um 4:40 Uhr am Morgen des 8. April 1961 geschah das Unfassbare: Eine gewaltige Explosion erschütterte das 5.035 BRT große Motorschiff *Dara*, zerstörte erst die zweite Klasse vollkommen und dann die bordinternen Betriebssysteme, sodass es keine Möglichkeiten gab, das rasch um sich greifende Feuer zu bekämpfen. Dann eine zweite Explosion, Menschen versuchten sich verzweifelt zu retten, oft blieb nur der Sprung ins Wasser. Es dauerte fast zwei Stunden, bis britische, deutsche, norwegische und japanische Schiffe sowie der amerikanische Zerstörer *USS Laffey* zu Hilfe eilen und Evakuierungsmaßnahmen einleiten konnten. Das furchtbare Ergebnis der Brandnacht: 238 der 819 Passagiere und Besatzungsmitglieder hatten den Tod gefunden, am 10. April sank die *Dara* drei Meilen vor Dubai. Spekulationen, nach denen ein Bombenattentat die Katastrophe auf dem für die British India Steam Navigation Company fahrenden Kombischiff verursacht hätte, konnten nie ganz entkräftet werden. *AK*

Als *Kaiseradler* ging die ehemalige kaiserliche Yacht *Hohenzollern* 1904 an den Kronprinzen, der sie aber kaum nutzte

Serie Deutsche Schiffe

Hohenzollern/Kaiseradler

Eine Yacht für den deutschen Kaiser

Anders als sein Enkel hatte der preußische König und spätere deutsche Kaiser Wilhelm I. für die Marine und die See nicht viel übrig. Eine üble Laune der Geschichte wollte es dann, dass er sich ausgerechnet bei der Grundsteinlegung zum Kaiser-Wilhelm-Kanal (später Nord-Ostsee-Kanal) im Juni 1887 eine Erkältung zuzog, an deren Folgen er im Februar des darauffolgenden Jahres starb.

Aber eine Yacht besaß er trotzdem: den 1856 bis 1858 bei Norman in le Havre gebauten Aviso *Grille*. Da das Schiff zum einen alt, zum anderen im aufstrebenden Kaiserreich nicht mehr genügend repräsentativ war, entstand in den Jahren 1874/75 mit *Ersatz Grille* in der Norddeutschen Schiffbau AG in Kiel ein würdigerer Nachfolger, der als *Hohenzollern* bereits am 5. Juli 1876 vom Stapel lief. Mit Schaufelradantrieb und einer Einfach-Expansionsmaschine ausgestattet, dienten auf der vom Kaiser nur selten genutzten Yacht neun Offiziere und 136 Mann. Wilhelm II. nahm die *Hohenzollern* wesentlich häufiger in Anspruch – letztmalig auf der Fahrt zum Stapellauf der neuen *Hohenzollern* am 27. Juni 1892. Am selben Tag erhielt das alte Schiff den Namen *Kaiseradler* und wurde 1909 ausgemustert. *AK*

Foto: Sammlung GSW

Brauchtum

Rohr frei!

Geschützreinigen, eine notwendige Arbeit

Das Sauberhalten von Geschützrohren erforderte (und erfordert) größte Sorgfalt und Genauigkeit, denn selbst kleinste Rückstände, Sandkörner oder Wasser können die Laufbahn der Granate beeinflussen. Mit der gleichen Exaktheit, wie Zielgeräte und in der Artillerierechenstelle Wellen und Rädchen gewartet wurden, hatte man die Geschütze und die außergewöhnlich großen Geschützrohre zu pflegen: regelmäßig bürsten, wischen (mit langen, sogenannten Wischstöcken) und ölen (mit großen Wischbürsten). Damit die Rohre während der Fahrt nicht verschmutzten, versah man sie stets mit einem Mündungspfropfen, der erst kurz vor Gefechtsbeginn abgenommen wurde. *AK*



Zehn Mann reinigen mit einem Wischer ein 28-cm-Geschütz auf dem Schlachtkreuzer *SMS Moltke*

Foto: Sammlung GSW

Aktuell

Mit der *Pillnitz* nach Böhmen

35 Jahre Elbeschifffahrt – nächstes Jahr ist ein besonderes Event geplant

Mit einer Schlösserfahrt auf dem Dampfer Leipzig von Dresden nach Pillnitz beging die Fachgruppe Elbeschifffahrt am 6. April 2019 ihr 35-jähriges Jubiläum. Auf den Tag genau vor 35 Jahren hatten sich Schifffahrtsfreunde aus Dresden und Umgebung auf dem Flaggschiff der damaligen Weißen Flotte, Dresden, zusammengefunden, um die Vereinigung ins Leben zu rufen. Heute sind es selbstverständlich andere Schwerpunkte als in der Anfangszeit, denen sich die knapp 30 Mitglieder der Fachgruppe widmen. Nach wie vor stehen Arbeitseinsätze an historischen Schiffen auf dem Programm. Doch in erster Linie verschreibt sich die Fachgruppe der Traditionspflege in Form von Schautafeln, Aufsätzen und weiteren Veröffentlichungen. Hinzu kommen eigene Veranstaltungen, regelmäßige Exkursionen sowie der Austausch mit weiteren Institutionen und Freunden der Schifffahrt. Für das kommende Jahr ist bereits eine besondere Reise geplant. Mit einer exklusiven Dampferfahrt mit dem Raddampfer *Pillnitz* unter dem Motto „Auf den Spuren unserer Vorfahren" am 6./7. Juni 2020 ins böhmische Litomerice (Leitmeritz) soll an eine jahrzehntelange Tradition der einstigen Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrtsgesellschaft erinnert werden.

Buchungen und Anfragen an: Büro Michael Hillmann, „Wieder auf Kurs", Haydnstraße 20, 01309 Dresden, Tel. 0172 3655800, E-Mail: mh@michael-hillmann.com oder via Internet unter www.michael-hillmann.com. MH

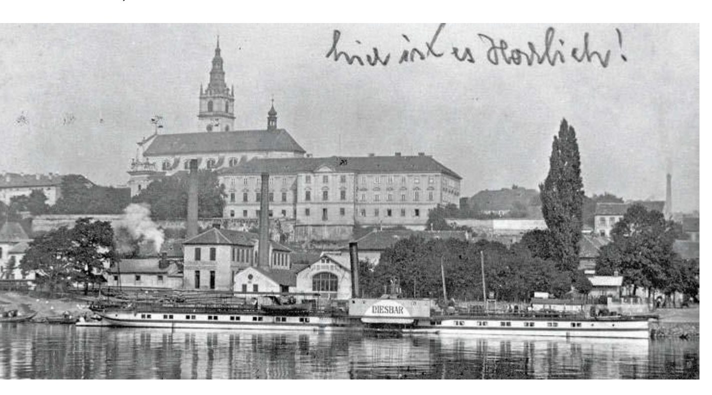


Foto: Archiv Stadtmuseum Decin

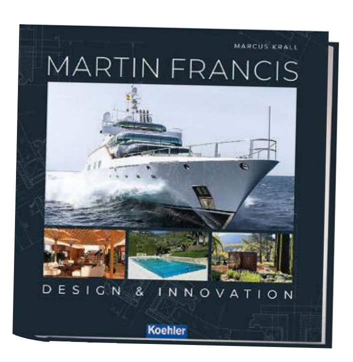
Erinnerungen werden wiederaufleben, wenn der Dampfer *Pillnitz* (*Ex-Diesbar*) am 6./7. Juni 2020 nach Litomerice in Böhmen fahren wird

Buchtipp

Star trifft Design

Meilensteine maritimer Ästhetik

Seine Yachten sind Ikonen, sein Gespür und Sinn für technologische Innovationen schon jetzt legendär: Der britische Designer und Architekt Martin Francis zählt zur weltweiten Spitzengruppe von Yachtgestaltern. Ob die extrem schnelle *Enigma* oder die futuristisch anmutende *A* – Kenner der Szene geraten bereits bei dem Namen Francis ins Schwärmen. Der Autor hat sich auf die Spurensuche begeben und skizziert in diesem großzügig bebilderten Buch Leben und Werk dieser kreativen Ausnahmeerscheinung. *AK*



Marcus Krall: *Martin Francis. Design & Innovations.* Koehler, Hamburg 2019, 160 S., 29,95 Euro

Aus der Kombüse

Heute: Homerische Fleischspieße

Jetzt steigen wir tief in die Sagenwelt hinab, denn wir spüren keinem Geringeren als dem Autor der *Ilias* und der *Odyssee* und damit dem wohl frühesten Dichter des Abendlandes nach. Genauer: seinen Helden und der Frage, was diese eigentlich zu sich genommen haben. In den Erzählungen des Meisters selbst ist bei den von ihm beschriebenen Mahlzeiten stets von Fleisch – in der Regel Hammelfleisch –, Brot und Wein die Rede. Früchte, Gemüse, Zwiebeln, Knoblauch und so weiter waren so gewöhnlich, dass sie ihm nicht erwähnenswert erschienen. Dafür aber dieses Rezept: Das Fleisch in mundgerechte Stücke schneiden, auf die Spieße stecken, salzen, über dem glühenden Grill braten und mit der Gerste bestreuen. Saucen sind nicht überliefert, deswegen ist alles erlaubt: Ketchup, Tsatsiki, Mayonnaise, Cocktail-, Chili-, Curry- und Barbecuesauce. Dazu natürlich Retsina, den schon der Zyklop (Polyphem) schätzte, dem Odysseus auf seinen Irrfahrten begegnete. Guten Appetit! *GSW*



Foto: picture-alliance/Foodcollection

Zutaten (für 4 Personen)

800 g Hammelfleisch (oder Rind oder Schwein)
Salz, 100 g Gerste (fein gemahlen)
Saucen nach Belieben

Wenn man zu den Hammelspießen verschiedene Salate und Weißbrot reicht, wird es ein wahrhaft homerisches Gedicht

Hätten Sie's gewusst?

Der Proviant auf griechischen Schiffen (auf dem Kriegsmarsch) war in der Regel für eine Woche berechnet, größere römische Schiffe nahmen für einen Monat Verpflegung mit an Bord.

Als Russland im Nordischen Krieg (1700–1721) gesiegt hatte, ließ Zar Peter I. eine Gedenkmünze ausgeben: „Das Ende des Krieges mit einem solchen Frieden wurde nur durch die Flotte erreicht." Dem ist nichts hinzuzufügen.

Gustav Berlin, geboren 1869, plante und entwarf das erste deutsche U-Boot SM 1 und gründete das erste deutsche U-Boot-Konstruktionsbüro.

Am 2. Oktober 1919 passierte der Hamburger Dampfer *Ljusne Älv* den Leuchtturm Roter Sand in der Wesermündung und ist seitdem verschollen.

Vor 25 Jahren, am 16. September 1994, lief auf der Transfield-Werft in Melbourne die erste von zehn MEKO-200-Fregatten vom Stapel.



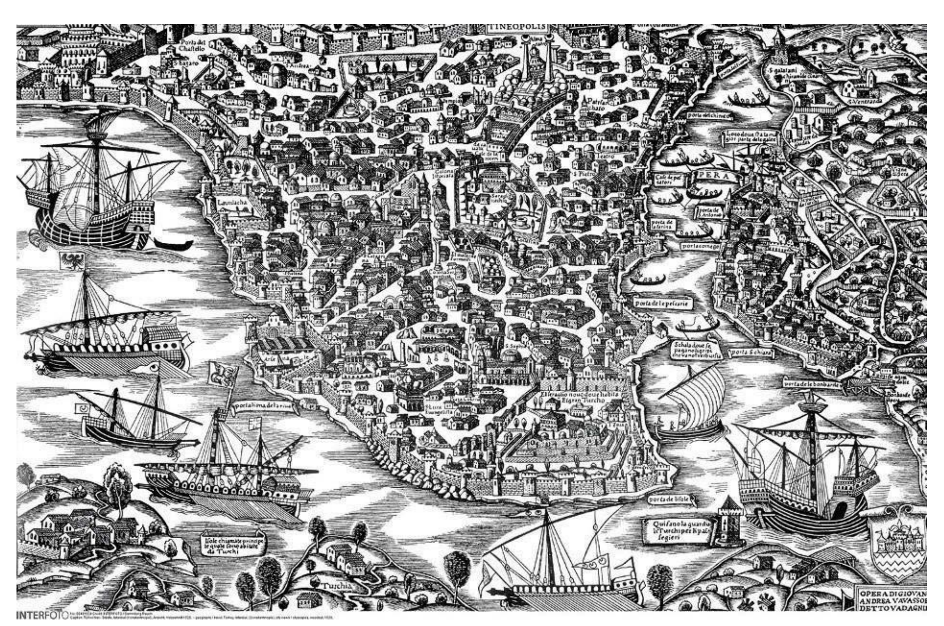
Peter I., der Große, der eine schlagkräftige russische Flotte aufbaute, entzündete ein Leuchtfeuer für in Seenot geratene Schiffe

Foto: picture-alliance/akg-images

5.000 Jahre Seefahrt

Zu neuen Ufern

Kreuzzüge als maritimer Wirtschaftsfaktor



Reges Handelstreiben wie hier vor Istanbul bestimmte auch die italienischen Seestädte seit Beginn der Kreuzzüge

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Kaiser Konstantin (geb. zwischen 270 und 280, gest. 337) leitete – wohl unbewusst – einen maritimen Epochenwechsel ein, als er neben Rom und Byzanz Jerusalem zum dritten Zentrum der Christenheit erklärte. Denn die Anzahl der Pilgerfahrten in die heilige Stadt nahm in den nachfolgenden Jahrhunderten rasant zu. Die Kreuzzüge von 1026 bis 1270, durch religiösen Fanatismus angestachelte Eroberungszüge landarmer europäischer Ritter, verhalfen den Seestädten Amalfi, Pisa, Florenz, Genua und später Venedig, von wo aus die Raubfahrten organisiert wurden, zu einem beispiellosen wirtschaftlichen und politischen Aufstieg. Bereits nach dem zweiten Kreuzzug beherrschten diese Städte das östliche Mittelmeer und nahmen ihren erweiterten Einfluss wahr, indem sie Handelsstützpunkte in Syrien und Palästina gründeten. Zwar kontrollierten die Araber den Indischen Ozean und das westliche Mittelmeer, aber den europäischen Fernhandel bestimmten die italienischen Kaufleute, deren Schiffe exotische Waren nach England und Flandern transportierten und Handelsgüter im Umschlaghafen Lissabon an Hansekoggen übergaben. *AK*

Aktuell

Potsdam fährt

Bundespolizei stellt Einsatzschiff in Dienst



BP 81 *Potsdam* am Vorabend der Indienststellung in ihrem Heimathafen Neustadt in Holstein

Foto: Detlef Ollesch

Die neue Einheit, der noch zwei weitere baugleiche Schiffe folgen werden, hat die Rumpfnummer BP 81 und ist mit ihren 86,20 Metern Länge und einer Breite von 13,40 Metern ungefähr so groß wie eine Korvette vom Typ K 130 der Deutschen Marine und für den Einbau eines 57-mm-Bofors-Geschützes vorbereitet.

Das bei Fassmer in Berne gebaute und am 22. Juli in Neustadt/Holstein in Dienst gestellte Schiff verfügt über ein Hubschrauber-Landedeck sowie über Unterbringungsmöglichkeiten für zusätzliches Personal – etwa der GSG 9 – und Staumöglichkeiten für Container für spezielle Einsätze. Hierfür ist die *Potsdam* zusätzlich mit zwei Heckwannen für die Aufnahme von schnellen Kontrollbooten ausgerüstet. Ihr Haupteinsatzgebiet ist die Nordsee. Sie ist jedoch auch zu Einsätzen an den Südgrenzen der Europäischen Union und darüber hinaus befähigt. *Detlef Ollesch*

> „Die Containerisierung war so aufregend und bedeutsam wie der Wechsel vom Segel zum Dampf“
>
> **Michael Grey, Lloyd's List, 1983**

Die weltweit größte Containerschiff-Reederei Maersk verfügt über eine Kapazität von 2,7 Millionen 20-Fuß-Containern (Stand: 2012)

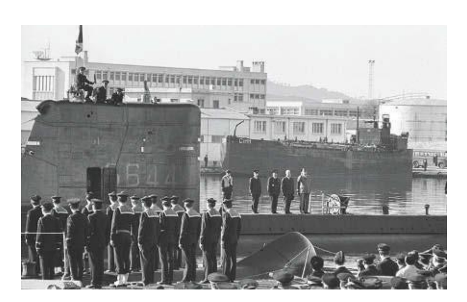
Foto: picture-alliance/ImageBroker

Aktuell

La Minerve gefunden

Vor mehr als 50 Jahren implodiert

Am 22. Juli gab die französische Verteidigungsministerin Florence Parly bekannt, dass das vor einem halben Jahrhundert verschwundene U-Boot *La Minerve* 45 Kilometer vor der Küste Toulons entdeckt worden sei. Damit geht für die Familien der 52 Besatzungsmitglieder eine Zeit quälender Ungewissheit zu Ende. Die damals zu den modernsten U-Booten der französischen Marine zählende *La Minerve* war am 27. Januar 1968 von einer Übungsfahrt im Mittelmeer nicht zurückgekehrt, umfangreiche Suchaktionen von Schiffen aus fünf Nationen waren ergebnislos geblieben. Nach Aussagen der französischen Marine muss das 1964 in Dienst gestellte U-Boot, das jetzt von dem amerikanischen Spezialschiff *Seabed Constructor* ausgespürt wurde, implodiert sein. An der Untergangsstelle soll, so das Verteidigungsministerium, eine Trauerzeremonie für die Toten von *La Minerve* stattfinden. *GSW*



Beisetzungsfeierlichkeiten für die Opfer des vor dem Cap Sicié vor Toulon am 27. Januar 1968 gesunkenen U-Bootes

Foto: picture-alliance/akg-images

Briefe an die Redaktion

Operation „Pedestal“, Schiff Classic 6-2019

Ihre Erlebnisberichte sind immer wieder packend, und wenn man die Örtlichkeit etwas kennt (Gibraltar, Malta usw.), glaubt man fast schon dabei gewesen zu sein. Weiter so. Im Kriegsmuseum von Malta wird dem Geleitzug um die Operation „Pedestal“ breiter Raum zur Verfügung gestellt. Der Durchbruch nach Malta war für die Verteidiger Rettung in letzter Sekunde. Bei der jährlichen Airshow „Flying Legends“ im englischen Duxford wurde bei der Flugvorführung einer „Gloster Gladiator“ darauf hingewiesen, dass vor Eintreffen des „Pedestal“-Geleitzuges bzw. des Restes, der übrig geblieben war, die ganze Luftverteidigung Maltas eben aus zwei dieser Doppeldecker vom Typ „Gloster Gladiator“ bestanden hatte.

Detlef Moll, per E-Mail, Nümbrecht



Schiff Classic 6-2019

Ich finde die Themenvielfalt von *Schiff Classic* immer enorm beeindruckend, wenn ich die letzten drei bis vier Jahrgänge so durchblättere (ich habe alle Hefte). Was mir persönlich etwas fehlt, ist die Marine der DDR, gerade die Handelsmarine, in der sehr tüchtige und gute Seeleute gedient haben. Ein Bericht darüber würde mich sehr freuen. *Oskar Radowitz, per E-Mail, Rostock*

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Der „Stier von Scapa Flow“

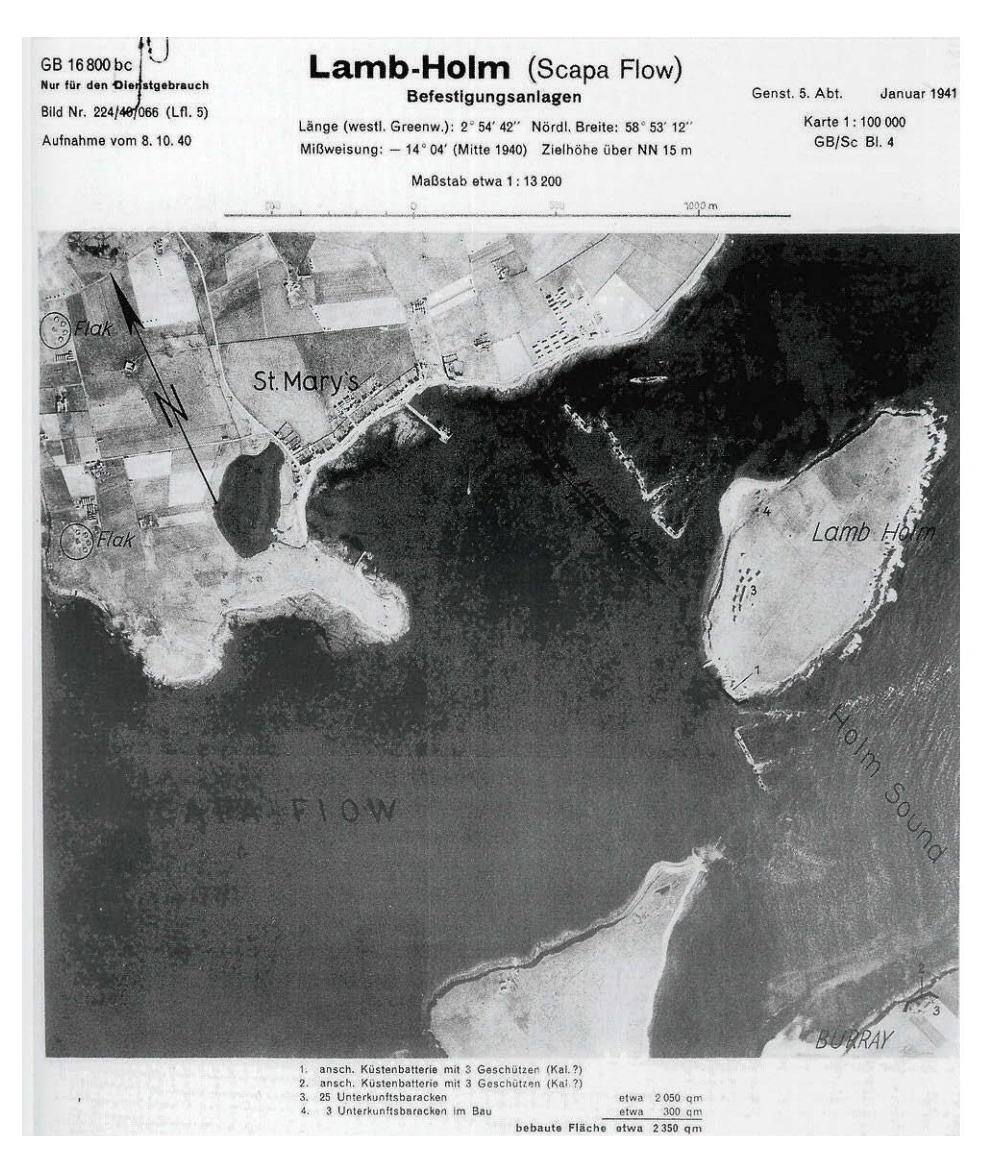
„Angriff auf die beiden Dicken!“

Am 14. Oktober 1939 drang U 47 unter Kapitänleutnant Günther Prien in einer taktisch fragwürdigen und strategisch sinnlosen Aktion in den britischen Heimathafen Scapa Flow ein und versenkte das Schlachtschiff *Royal Oak*. Der propagandistisch ausgeschlachtete Idealtypus des Kriegshelden war geboren, der weit über 1945 hinaus das Bild der „sauber“ kämpfenden Kriegsmarine prägte Von Jörg-M. Hormann (†)

U 47: Das Boot vom Typ VII B war am 29. Oktober 1938 vom Stapel gelaufen und sank am 7. März 1941 beim Angriff auf das Geleit OB 293 aus ungeklärter Ursache, wobei alle Besatzungsmitglieder den Tod fanden
Foto: SZ-Photo/Scherl

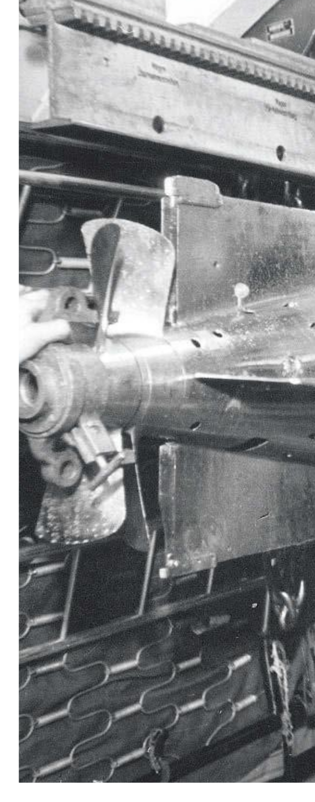


5 kurze Fakten
ZEIT: 1939
ORT: Scapa Flow
GRUND: Versenken feindlicher Kriegsschiffe
VERLAUF: Raid
EREIGNIS: U-Boot-Krieg



GESTOCHEN SCHARF: Luftbild eines Luftwaffenaufklärers. An der Schiffssperre zwischen der Insel Lamb Holm und der Hauptinsel Mainland drang U 47 auf nördlichem Kurs nach Scapa Flow ein und kam auf der südlichen Route wieder heraus

Foto: Sammlung Hormann



BLASENFREI: G7e-Torpedo, dessen batteriegespeister Elektroantrieb über Wasser keine verräterische Blasenspur erzeugte

Foto: Sammlung Hormann

NACHDENKLICH: Günther Prien und seine Besatzung wussten, dass jede Feindfahrt ihre letzte sein konnte

Foto: picture-alliance/dpa

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs sollten durch den Einsatz der Unterseeboote in erster Linie Erfolge gegen feindliche Kriegsschiffe erzielt werden. Der uneingeschränkte Kampf mit U-Booten gegen die Handelsschifffahrt war aus politischem Kalkül von Hitler zunächst nicht zwingend gewünscht.

Der „Führer“ hoffte auf ein – allerdings illusorisches – Einlenken der Engländer und wollte den US-Amerikanern auf keinen Fall Anlass geben – ähnlich wie im Fall des 1915 torpedierten Passagierdampfers *RMS Lusitania* –, in den Krieg gegen das Deutsche Reich einzutreten. Daher richtete sich der Waffeneinsatz mit U-Booten zunächst nur gegen Kriegsschiffe.

Großes Wagnis

Über seine Operationsplanungen zu einem U-Boot-Angriff gegen den britischen Hauptmarinestützpunkt Scapa Flow hielt später der damalige Konteradmiral und Befehlshaber der Unterseeboote (BdU) Admiral Karl Dönitz fest: „Seit Kriegsbeginn trug ich mich immer wieder mit dem Gedanken, eine U-Boot-Operation gegen Scapa Flow anzusetzen. Die Erinnerung an das Scheitern der beiden derartigen Unternehmungen des Kapitänleutnants von Hennig und des Oberleutnants zur See Emsmann im Ersten Welt-

U-BOOT-KRIEG 1939 Verwaltung des Mangels

Die britische Kriegserklärung an das Deutsche Reich am 3. September 1939 überraschte die deutsche Kriegsmarine in ihren Aufrüstungsplanungen. Hitlers Zusage gegenüber der Marineführung, keinen Krieg mit England vor Mitte der 1940er-Jahre zu beginnen, war obsolet. Die Kriegsmarine war zahlenmäßig hoffnungslos unterlegen, nicht einmal die durch das Flottenabkommen von 1935 zugestandenen Schiffsmengen der verschiedenen Kriegsschiffklassen standen zur Verfügung. Die U-Boot-Waffe verfügte über 57 U-Boote, von denen nur 22 atlantikfähig waren. Zu Beginn der Feindseligkeiten waren die U-Boot-Kommandanten bei Angriffen auf die Handelsschifffahrt durch eine Reihe von besonderen Befehlen in ihrem Handeln eingeschränkt. Erst durch schrittweises Aufheben dieser Befehle ergab sich später der uneingeschränkte U-Boot-Krieg.



KOLOSS AUS STAHL: Voll ausgerüstet lag die Wasserverdrängung von *HMS Royal Oak* bei 35.000 Tonnen. Das Schlachtschiff (Besatzung 1.198 Mann) war rund 189 Meter lang und fast 32 Meter breit

Foto: ullstein bild

krieg sowie ihre großen seemännischen und navigatorischen Schwierigkeiten ließen mich jedoch davon Abstand nehmen."

Die Schwierigkeiten einer solchen Operation lagen vor allem in den außergewöhnlichen Stromverhältnissen um die Bucht von Scapa Flow. Beispielsweise erreichte die Strömung im Pentland Firth eine Stärke von zehn Seemeilen in der Stunde. Da die höchste Unterwassergeschwindigkeit eines U-Bootes vom Typ VII B, das für das riskante Unternehmen infrage kam, nur sieben Seemeilen in der Stunde betrug und dies nur für begrenzte Zeit, wurde jedes Boot unter Wasser zwangsläufig zum „Spielball" der Strömung. Weiterhin musste davon ausgegangen werden, dass die Eingänge zur wichtigsten Flottenbasis der Royal Navy durch Netz-, Minen- und Balkensperren sowie durch Blockschiffe unter weitgehender Bewachung gesperrt waren.

„Als die Royal Oak im August 1939 in Scapa Flow einlief, fiel mir auf, dass die Sperrmaßnahmen anscheinend nicht so sicher waren wie im Ersten Weltkrieg"

Captain R. F. Nichols, RN, Erster Offizier von *HMS Royal Oak*

Ziel: Erfolg!

Die in diesen Verhältnissen erfahrene englische Admiralität und der Flottenchef der Heimatflotte (Home Fleet) würden alles unternehmen – besonders vor dem Hintergrund der deutschen Eindringversuche im Ersten Weltkrieg –, um den Liegeplatz der britischen Flotte zu sichern. Karl Dönitz bemerkte weiter zu dem Vorhaben: „Eine solche Operation schien also das kühnste aller kühnen Eindring-Unternehmen zu sein. Ich entsinne mich, dass ich, diese Frage prüfend, eines Tages wieder einmal vor der Scapa-Karte saß. Da fiel mein Blick auf den operativen Admiralstabsoffizier meines Stabes, den Kapitänleutnant Victor Oehrn, einen Mann von einer außergewöhnlichen Konzentriertheit im Wesen und Denken. Oehrn sagte zu mir aus der Überzeugungskraft seiner festen Art heraus: ‚Ich glaube, es wird sich doch eine Möglichkeit des Eindringens finden lassen.' Dieser Ausspruch meines urteilsfähigen Admiralstabsoffiziers war für mich der letzte Anstoß, die Frage Scapa nun mit aller Gründlichkeit anzupacken."

Schon mit Beginn der Feindseligkeiten im Kriegsjahr 1939 wurden von der Seekriegsleitung alle greifbaren Informationen über Scapa Flow zusammengetragen und in einer detaillierten Ausarbeitung dem BdU vorgelegt. In ihr waren alle vermuteten Sperren in den verschiedenen Eingängen zur Scapa-Bucht beschrieben. Am 11. September 1939

KURS VON U 47 Allen Gefahren getrotzt

Grafik: Anneli Nau

> **„Seit Kriegsbeginn trug ich mich immer wieder mit dem Gedanken, eine U-Boot-Operation gegen Scapa Flow anzusetzen … ihre großen seemännischen und navigatorischen Schwierigkeiten ließen mich jedoch davon Abstand nehmen“**

Großadmiral Karl Dönitz in seinen Lebenserinnerungen *10 Jahre und 20 Tage*



BEI „SEINEN“ MÄNNERN: Der Befehlshaber der Unterseeboote Admiral Karl Dönitz (1891–1980) steigerte sich im Verlauf des Krieges in blinden Fanatismus

Foto: picture-alliance/akg-images

lieferte die Luftaufklärung der 2. Luftflotte als wertvolle Ergänzung noch Luftaufnahmen, welche die schweren und leichten Seestreitkräfte in der Scapa-Bucht zeigten.

Ferner gab der bei den Orkneys operierende Kommandant von U 16 Kapitänleutnant Horst Wellner wertvolle Informationen über die dortige Bewachung, die Befeuerung und die Stromverhältnisse. Er hielt ein Eindringen nach Scapa durch den Hoxa Sund (auch: Sound) bei zufällig offener Sperre für möglich.

Doch das reichte dem BdU für seine Entscheidung noch nicht aus – er ließ nochmals alle Sperren und Zugänge zur Scapa-Bucht von den Aufklärern der Luftwaffe fotografieren. Am 26. September hatte er die ersehnten Luftbildaufnahmen auf dem Tisch. Dönitz entdeckte die Lücke, nach der er gesucht hatte. Der Holm-Sund war ausschließlich durch zwei quer im Fahrwasser des Kirk Sundes liegende, anscheinend versenkte Dampfer und ein an der Nordseite liegendes Schiff gesperrt. Südlich derselben bis zum Lamb Holm bestand auf sieben Meter Wassertiefe eine Lücke von etwa 17 Meter Breite bis zum flachen Wasser. Auch nördlich der versenkten Sperrdampfer existierte eine kleine Lücke.

Warum Prien?

Dönitz äußert sich zu seinem Entschluss: „Hier hielt ich ein Eindringen nachts über Wasser bei Stauwasser ohne Weiteres für möglich. Die Hauptschwierigkeit lag auf navigatorischem Gebiet. Ich entschloss mich, den Versuch des Eindringens machen zu lassen. Meine Wahl fiel auf Kapitänleutnant Prien, Kommandant von U 47. Er hatte nach meiner Ansicht die für die Unternehmung erforderlichen soldatischen Eigenschaften und seemännischen Fähigkeiten. Ich gab ihm die Unterlagen für den Plan und stellte ihm frei, den Auftrag anzunehmen oder abzulehnen. Seine Entscheidung wollte ich nicht vor Ablauf von 48 Stunden haben. Prien nahm nach gründlichem Studium der Operationsunterlagen und reiflicher Überlegung an.“

Jetzt erst informierte der Befehlshaber der Unterseeboote den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder in Berlin durch eine persönliche und allein mündliche Meldung. Größte Geheimhaltung

war oberstes Gebot für die Durchführung dieser äußerst riskanten Operation.

Für blasenfreie Torpedolaufbahnen wurden G7e-Torpedos an Bord genommen. Ihr batteriegespeister Elektroantrieb zeigte über Wasser keine Blasenspur wie bei den pressluftbetriebenen Torpedos. Am 8. Oktober 1939 lief Günther Prien mit U 47 sowie 40 Mann Besatzung aus Kiel aus, fuhr durch den damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute: Nord-Ostsee-Kanal) und stand am 12. Oktober östlich der Orkney Islands.

Engländer sind so freundlich …

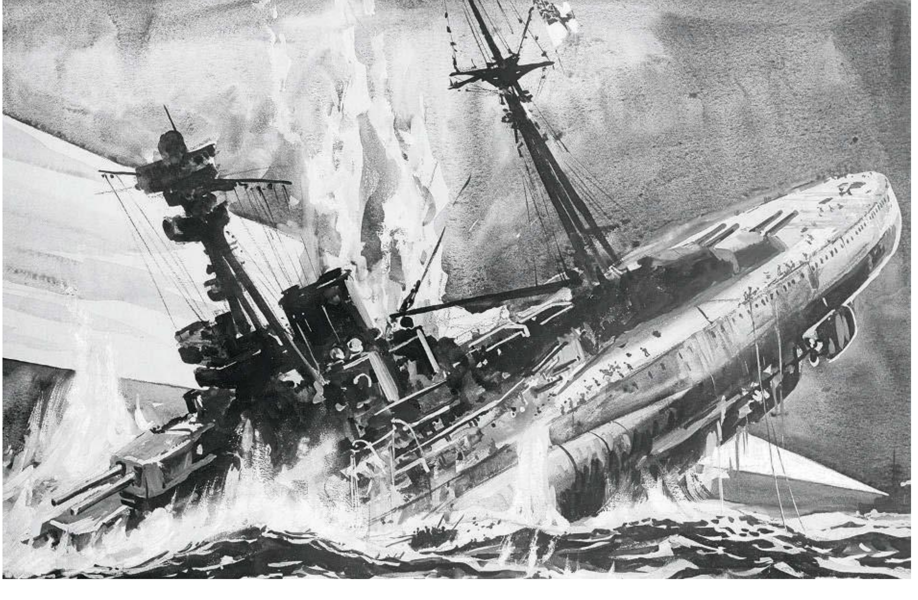
Um seinen Männern vor dem Angriff etwas Ruhe zu verschaffen, ließ Kapitänleutnant Prien sein Boot tagsüber auf den Grund der Nordsee herabsinken. In diesen Stunden wurde vom Motorenpersonal ein kleinerer Schaden an einem der Dieselmotoren repariert. Nach dem Auftauchen am Abend lief U 47 auf die Küsten zu, um seinen Schiffsort zu bestimmen. Diese Orientierung liest sich im Kriegstagebuch von U 47, verfasst vom Kommandanten, wie folgt: „… auf die Küste zugelaufen. Von 22:00 bis 22:30 Uhr sind die Engländer so freundlich, mir die gesamte Küstenbefeuerung einzuschalten, sodass ich genauesten Schiffsort bekomme. Obwohl seit Auslaufen aus Weg I keine Besteckmöglichkeit mehr bestand, so dass nur Koppelung und Lotung gefahren wurde, stimmte der Schiffsort auf 1,8 Seemeilen genau.“

Nochmals ging es um 4:37 Uhr für gut zwölf Stunden auf Grund: in 90 Meter Tiefe mit Ruhe im Boot. Nach dem Wecken und Frühstück begannen um 17 Uhr die Angriffsvorbereitungen – dies bedeutete: Torpedos in Schnellladestellung vor die Rohre I und II zu platzieren und Sprengkörper bei den relevanten Stellen für den Fall einer notwendigen Sprengung anzubringen. Besatzungsmitglieder berichten von hervorragender Stimmung an Bord, und nach einem warmen Abendessen stieg die Spannung im Boot. Aufgetaucht begann der Marsch zum Holm Sund ab 19:15 Uhr. Nach kurzem Wegtauchen vor einem Dampfer tauchte U 47 um 23:31 Uhr wieder auf und fuhr mit einlaufendem Strom in den Holm Sund hinein.

Sperrschiffe in den Sunden

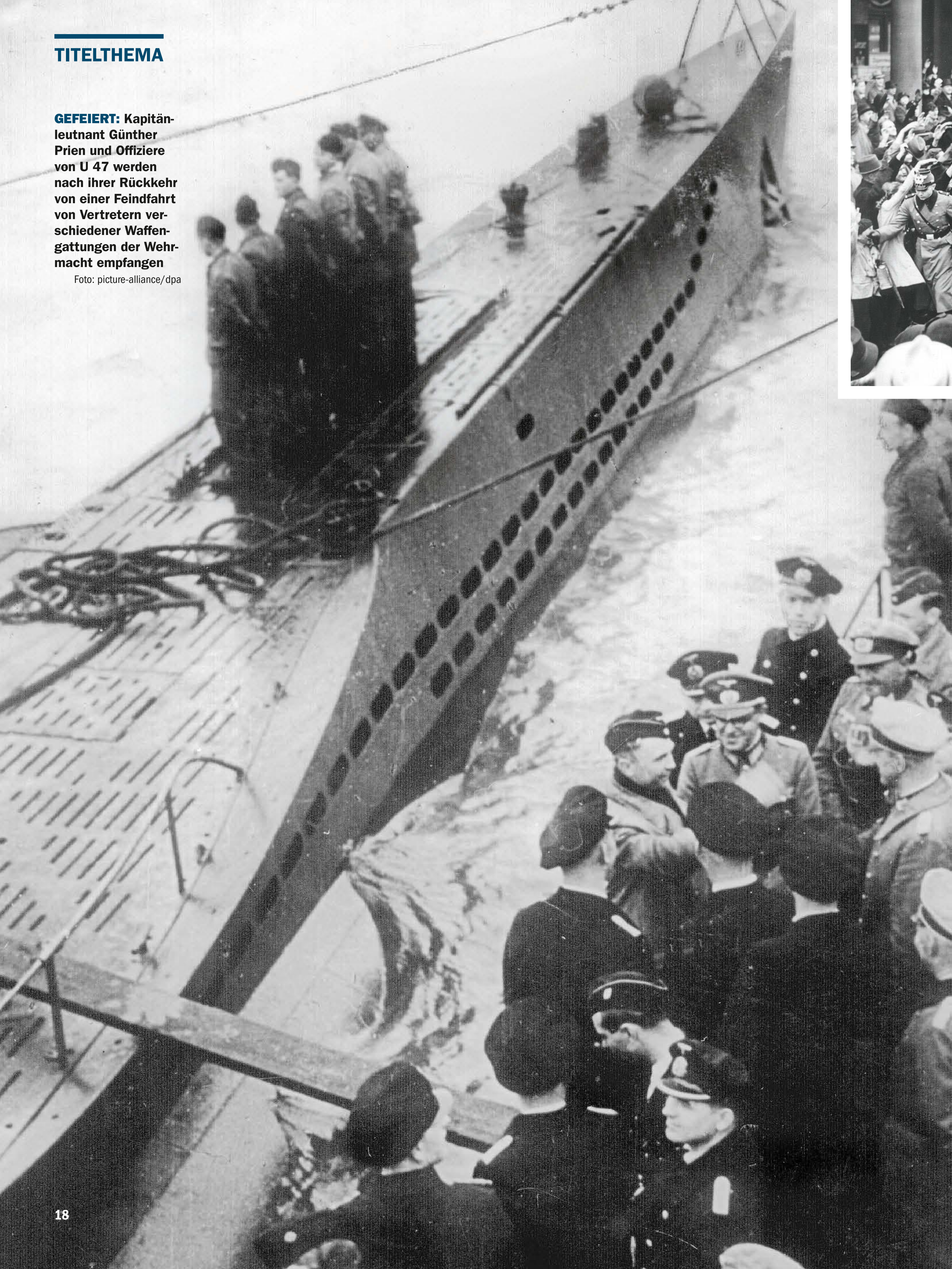
Günther Prien beschrieb seine Eindrücke: „Die Sicht ist ganz übel. Unter Land ist alles dunkel, hoch am Himmel ist das flackernde Nordlicht, sodass die Bucht, die von ziemlich hohen Bergen umgeben ist, direkt von oben beleuchtet wird. Gespenstisch wie Theaterkulissen stehen die Sperrschiffe in den Sunden.“

Beim Näherkommen war der im Skerry Sund versenkte Dampfer sehr gut zu sehen, und Prien glaubte schon im Kirk Sund zu stehen und darauf zuzulaufen. Obersteuermann Wilhelm Spahr stellte anhand seiner Kopplung ein zu frühes Andrehen fest. Doch



OHNE CHANCE: Im zweiten Anlauf feuerte U 47 drei Torpedos auf *Royal Oak*. Nur 400 Mann konnten vom dem sinkenden Schlachtschiff gerettet werden Foto: Sammlung Hormann

FREUDIGE BEGRÜSSUNG: Die auf Deck angetretene Besatzung des Leichten Kreuzers *Emden* bejubelt die Rückkehr von U 47. Der „Stier von Scapa Flow“ prangt als Maling am Turm Foto: ullstein bild



GEFEIERT: Kapitänleutnant Günther Prien und Offiziere von U 47 werden nach ihrer Rückkehr von einer Feindfahrt von Vertretern verschiedener Waffengattungen der Wehrmacht empfangen
Foto: picture-alliance/dpa



BEJUBELT: Auf dem Weg ins Berliner Hotel kann sich die Wagenkolonne kaum ihren Weg bahnen. Prien war der erste Kriegsheld, den das NS-Regime für sich nutzbar machte Foto: picture-alliance/akg-images



BEIM „FÜHRER“: Günther Prien wurde am 18. Oktober 1939 in der Berliner Reichskanzlei empfangen, links der ObdM Großadmiral Erich Raeder Foto: picture-alliance/akg-images



GROSSER BAHNHOF: Ankunft der Besatzung von U 47 auf dem Flughafen Tempelhof in Berlin, wenige Tage nach der Versenkung der *Royal Oak* Foto: ullstein bild/Heinrich Hoffmann



BITTE LÄCHELN: Der mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnete Günther Prien (Mitte) an Deck von U 47 Foto: picture-alliance/Artcolor

auch Prien erkannte seinen Fehler, und mit hartem Andrehen nach Steuerbord war U 47 wenige Augenblicke später im Kirk Sund.

Drin in Scapa Flow!

Dann ging alles sehr schnell. Dazu Prien im Kriegstagebuch: „Es bewährt sich jetzt, dass ich die Karte vorher auswendig gelernt habe, denn die Durchfahrt geht mit unglaublicher Geschwindigkeit vor sich. Ich hatte mich inzwischen entschlossen, im Norden die Sperrschiffe zu passieren. Mit 270 Grad wird der Zweimastschoner, der mit Kurs 315 Grad vor der eigentlichen Sperre liegt, auf 15 Meter Abstand passiert. Im nächsten Augenblick wird das Boot vom Strom erfasst und nach Steuerbord gedreht. Gleichzeitig wird die im Winkel von 45 Grad nach vorn zeigende Ankerkette des nördlichen Sperrschiffes erkannt. Mit Backbord-Maschine stopp, Steuerbord-Maschine langsam voraus und hart Backbord Ruder dreht das Boot zunächst sehr langsam, berührt Grund. Die vorgefluteten Tauchbunker und Zellen werden ausgeblasen, das Boot dreht weiter. Das Heck berührt noch die Ankerkette, Boot ist frei, wird nach Backbord herumgerissen und lässt sich nur mit harten, schnellen Maßnahmen wieder auf Kurs bringen, aber wir sind in Scapa Flow!“

Es war 00:27 Uhr am 14. Oktober 1939 und „widerlich hell“, wie die Brückenbesatzung später berichtete. Die ganze Bucht war hervorragend zu übersehen. Südlich Cava lagen keine Schiffe. Bald war das Bewachungsschiff beim Hoxa Sund zu sehen. In den nächsten Sekunden musste U 47 für die Bewacher zur Zielscheibe werden. Also machte Prien kehrt und wendete sich der Küste von Mainland zu, an der entlang er nach Norden lief. Es war zwar stockdunkel, aber im flimmernden Nordlicht erkannte die Brückenbesatzung eindeutig zwei hintereinander liegende Schlachtschiffe und weiter unter Land Zerstörer vor Anker.

Der Angriff wird im Kriegstagebuch wie folgt geschildert: „Angriff auf die beiden Dicken. Abstand 3.000 Meter. Eingestellte Tiefe 7,5 Meter. Aufschlagzündung. Ein Schuss auf den nördlichen, zwei Schuss auf den südlich liegenden losgemacht. Es detoniert nach gut dreieinhalb Minuten ein Torpedo an dem nördlich liegenden Schlachtschiff. Von den anderen beiden ist nichts zu sehen! Kehrt! Heckschuss.“

Schlachtschiffe im Visier

Auch dieser bleibt ohne Wirkung. Irgendetwas stimmte mit den Torpedos nicht. Da bei den angegriffenen Schlachtschiffen keinerlei Reaktion zu bemerken waren, wurden in fieberhafter Eile im Bugraum zwei Rohre nachgeladen und der Rohrläufer gängig gemacht.



FREUDESTRAHLEND: **Günther Prien wird nach seinem „Coup“ von Scapa Flow gegen die Royal Navy im ganzen Deutschen Reich als Held gefeiert und von der NS-Propaganda in Szene gesetzt** Foto: picture-alliance/dpa



ERLEICHTERT: **Kapitänleutnant Prien mit Vollbart bei der Rückkehr von U 47 nach einer Feindfahrt im Heimathafen** Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter

Gegen 1:22 Uhr machte U 47 nach neuem Anlauf den Dreierfächer aus den Bugrohren los. Nach knapp drei Minuten Laufzeit kam es zu den Detonationen auf dem näher gelegenen Schlachtschiff. Es war das Schlachtschiff *HMS Royal Oak*, das innerhalb weniger Minuten kenterte und 833 Mann in die Tiefe nahm.

Rohre leer geschossen

Prien dokumentierte das Geschehen mit seinem „Brückenblick“: „Da rollt, knallt, bumst und grummelt es gewaltig. Zunächst Wassersäulen, dann Feuersäulen, Brocken fliegen durch die Luft. Jetzt wird es im Hafen lebendig, Zerstörer haben Lichter, aus allen Ecken wird gemorst, an Land, etwa 200 Meter von mir ab, brausen Autos über die Straßen. Es ist ein Schlachtschiff versenkt, ein weiteres beschädigt und drei Aale hat der Teufel geholt. Alle Rohre sind leer geschossen. Ich entschließe mich zum Auslaufen.“

Es waren keine weiteren Ziele in Sicht und das Nachladen der Rohre mit den noch weiteren vorhandenen fünf Torpedos an Bord würde zu viel Zeit in Anspruch nehmen, denn jetzt herrschte in der Bucht von Scapa Flow helle Aufregung. Prien musste zusehen, dass er mit seinem U-Boot an den Sperrschiffen vorbei wieder unbeschadet aus der Bucht kam. Diesmal wählte er die südliche Lücke bei den Sperrschiffen im Holm Sund. Sie wurde mit großer seemännischer Leistung und ein wenig Glück durchkämpft.

U-BOOTE IN SCAPA FLOW Eine Frage der Ehre

Als Kommandant von U 18 gelang es Kapitänleutnant Heinz von Hennig, getaucht im Heckwasser eines Frachtdampfers durch die Hauptzufahrt im Hoxa Sund nach Scapa Flow vorzudringen. Weil die Briten an diesem 22. November 1914 den Stützpunkt geräumt hatten, fand U 18 kein lohnendes Ziel. Beim Rückzug aus der Bucht wurde das Boot von einem Minensucher entdeckt und mehrmals gerammt. Daraufhin gab Hennig den Befehl, das Boot zu versenken, und geriet mit seiner Besatzung in Kriegsgefangenschaft.

Der zweite Eindringversuch zählte zum letzten „Ehreneinsatz“ der Hochseeflotte im Oktober 1918, der schließlich zur Matrosenrevolte in Kiel und Wilhelmshaven führte. Während die Hochseeflotte am Auslaufen gehindert wurde, waren einige U-Boote mit freiwilligen Offiziersbesatzungen auf besonders wichtige strategische Ziele angesetzt und bereits unterwegs. Das wichtigste Ziel – der Hafen der britischen Grand Fleet – wird Oberleutnant zur See Hans-Joachim Emsmann zugewiesen. Emsmann erhält den Befehl: „Möglichst in der Nacht vom 28./29., sonst 29./30.10., die englische Linienschiffsflotte in Scapa Flow unter vollem Bootseinsatz anzugreifen, um den Feind vor der Entscheidungsschlacht zu schwächen.“ Dieses Vorhaben misslang, SMS UB 116 wurde durch eine per Fernzündung ausgelöste Minensperre vernichtet, wobei alle Besatzungsmitglieder den Tod fanden.

Am 14. Oktober um 11 Uhr meldeten englische Stellen und die *BBC*, dass das Schlachtschiff *Royal Oa*k vermutlich durch ein U-Boot versenkt worden sei – ohne ein zweites torpediertes Schiff zu erwähnen.

Drei Tage später, am 17. Oktober, lief U 47 in Wilhelmshaven ein. Nach Priens Wahrnehmung und seiner fünf Mann starken Brückenbesatzung, die das Geschehen beobachten konnte, hatten sie die *Royal Oak* vernichtet und ein zweites Schlachtschiff, vermutlich *HMS Repulse*, am Vorschiff beschädigt. Um dieses zweite Schiff rankten sich später Legenden. Bis heute hat sich die britische Admiralität zu diesem Schiff nicht konkret geäußert. Von den Schlachtschiffen *HMS Repulse*, *HMS Hood*, dem Flottenflaggschiff der Skagerrakschlacht 1916 *HMS Iron Duke* und dem Flugzeugmutterschiff *HMS Pegasus* spannt sich der Bogen der Vermutungsmöglichkeiten.

Auswertung

Für Prien und seine Besatzung hob nach der Rückkehr nach Deutschland ein bis dahin beispielloser Propagandarummel an. Der Kapitänleutnant war der erste „U-Boot-Held“ des Zweiten Weltkriegs. Es nimmt daher nicht Wunder, dass er und die Besatzung von U 47 von dem NS-Regime vereinnahmt und für dessen Zwecke in beispielloser Form instrumentalisiert wurden.

Aus der Sicht des Befehlshabers der Unterseeboote ergab sich aus Priens Einzelan-

VERSCHWIEGEN: Priens Boot erzielte bis zum Frühjahr 1941 noch zahlreiche Versenkungserfolge. Seinen Tod verheimlichte die Propaganda mehrere Wochen, um die Stimmung in der Bevölkerung nicht zu drücken, da in diesem Monat bereits zwei U-Boot-Asse gefallen waren Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



HERUMGEREICHT: Gemeinsam mit Generalleutnant Kurt Renner schreitet Prien eine Ehrenformation des Heeres ab Foto: picture-alliance/dpa

griff eine ganze Reihe von Aktionen mit entsprechenden Konsequenzen für die Royal Navy. Es war nach dem Erfolg von U 47 klar, dass die Engländer alle möglichen „Schlupflöcher" gründlich untersuchen und diese Lücken schließen würden. Während dieser Zeit würde die Admiralität Scapa Flow räumen und der Heimatflotte einen anderen Liegeplatz zuweisen.

Weitere Unternehmen

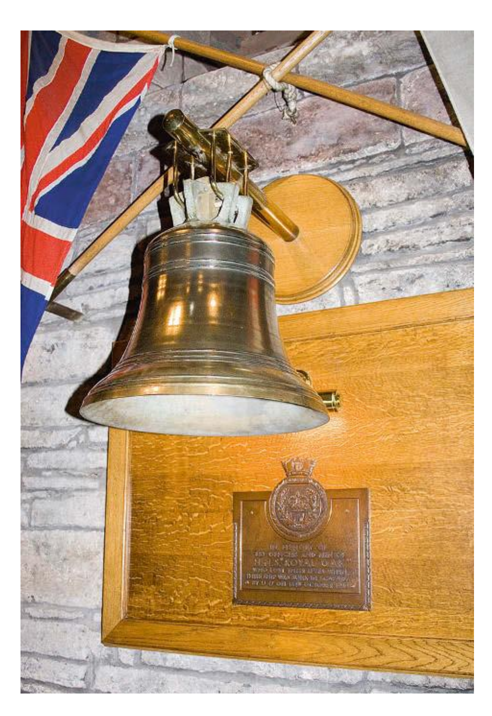
Admiral Karl Dönitz nahm an, dass das Loch Ewe, der Firth of Forth und der Firth of Clyde hierfür infrage kommen könnten. Infolgedessen wurden entsprechende U-Boot-Unternehmungen dorthin angesetzt. Die U-Boote waren dafür vorwiegend mit Minen ausgerüstet, weil bei diesen Ausweichplätzen zur Zeit des Eindringens der U-Boote zwar mit einer Anzahl von Sicherungsfahrzeugen, nicht aber der Anwesenheit der Flotte gerechnet werden konnte.

Die vor dem Loch Ewe von U 31 unter Kapitänleutnant Johannes Habekost geworfenen Minen beschädigten das Schlachtschiff *HMS Nelson* so schwer, dass es mehrere Monate lang nicht mehr einsatzfähig war. Ebenso lief der Kreuzer *HMS Belfast* im Firth of Forth auf eine Mine, die ihm den Kiel brach. Die Sperre war durch U 21 und Kommandant Fritz Frauenheim gelegt worden.

Und einen Tag nach Priens Eindringen in den Stützpunkt Scapa Flow traf jenes Blockschiff ein, das genau diese Lücke im Holm Sund schließen sollte, durch die U 47 wenige Stunden zuvor geschlüpft war und der Royal Navy diesen schmerzlichen Verlust zugefügt hatte. ⚓

U 47 – U-Boot Typ VII B

GEBORGEN: Die Schiffsglocke der *Royal Oak* hängt heute in der Gedenkstätte für die 833 toten Seeleute des britischen Schlachtschiffs in der St. Magnus Cathedral von Kirkwall auf den Orkneys
Foto: picture-alliance/akg-images/Jürgen Sorges



SLAWOMIR J. LIPIECKI

NWL

66,5 meters

Grafik: Slawomir Lipiecki



WEIT VERBREITET: Taktikspiel aus den Jahren 1940/41, das sich – zumindest in der ersten Kriegshälfte – großer Beliebtheit erfreute

Foto: picture-alliance/dpa

Julian S. Corbett und seine maritime Strategie

Gegen den Zeitgeist

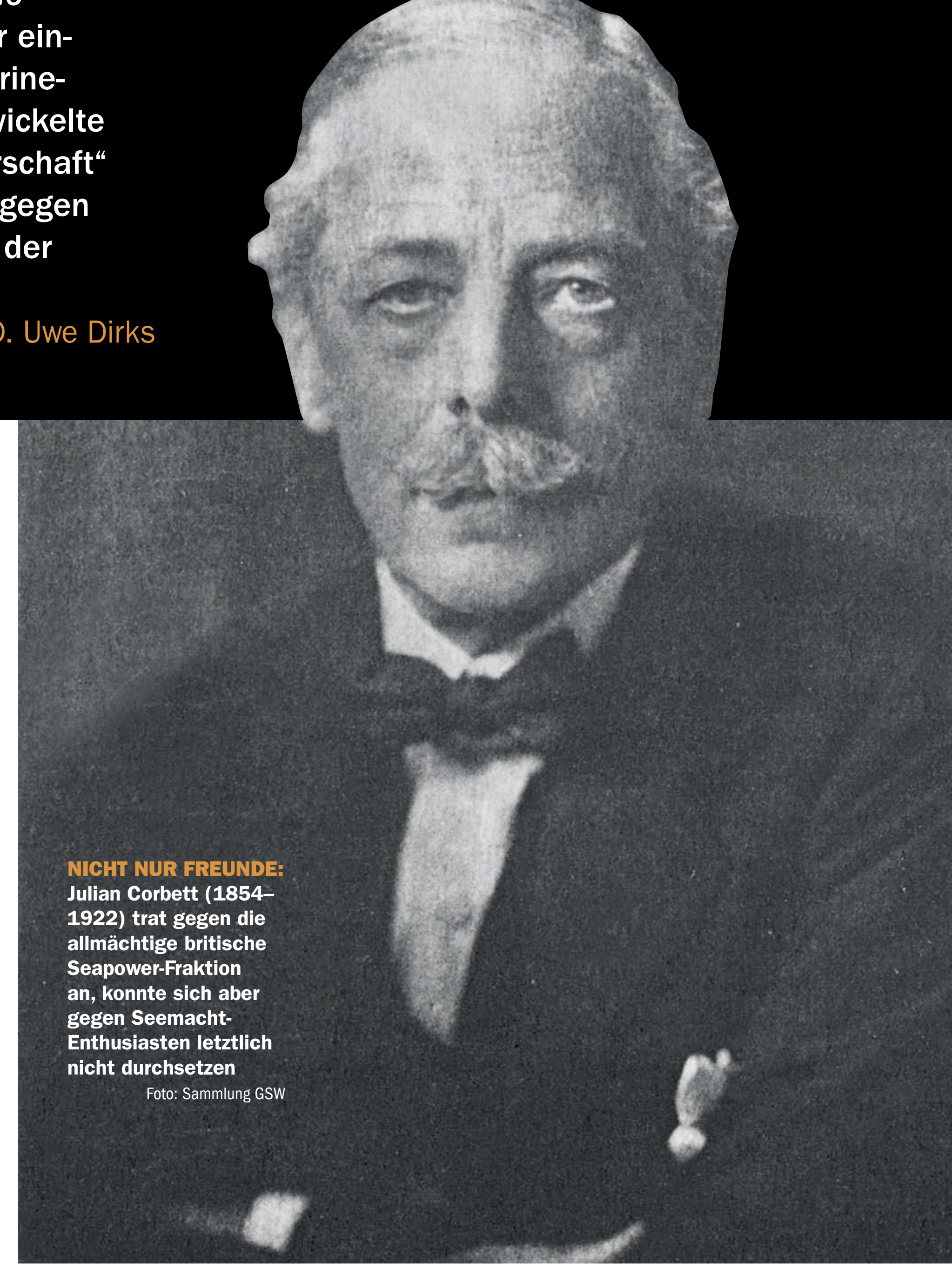
„*Rule, Britannia! Britannia rule the waves …*“ galt für ihn nur eingeschränkt. Der britische Marinehistoriker Julian Corbett entwickelte eigene Theorien zur „Seeherrschaft“ und positionierte sich damit gegen vorherrschende Ansichten in der Royal Navy

Von Kapitän zur See a. D. Uwe Dirks

Julian Stafford Corbett hatte sich seinen Ruf als Historiker mit Veröffentlichungen zur britischen Seekriegsgeschichte von Francis Drake bis Admiral Horatio Nelson erarbeitet. Seit 1902 hielt er regelmäßig historische Vorlesungen am Naval War College. Daneben publizierte er immer wieder Artikel zu aktuellen Problemen der Royal Navy, in denen er die Reformpartei in der Admiralität unterstützte.

1905 wurde der Kurs am Naval War College umgewandelt und Corbett hielt nunmehr Vorlesungen in Strategie. Seine Unterrichtshilfen von 1906 und 1909, in denen seine Gedanken in sehr kondensierter Form zusammengefasst sind, wurden als die „Green Pamphlets“ zu einem festen Begriff. In der kurzen Phase der Zusammenarbeit zwischen Armee und Marine unterrichtete er 1905 am Naval War College auch Heeres-Offiziere über die Rolle, welche die Royal Navy der Armee in einem Krieg mit einer Kontinentalmacht zudachte.

Mit Admiral John Fisher seit seinen frühen journalistischen Arbeiten gut bekannt, bekam er auch später immer wieder Gelegenheit zu arbeiten, so zum Beispiel in Vorbereitung der Position der Admiralität für das *Invasionssubcommittee* des *Committee of Imperial Defence* 1907. Mit dem Auftrag, die



NICHT NUR FREUNDE: **Julian Corbett (1854–1922) trat gegen die allmächtige britische Seapower-Fraktion an, konnte sich aber gegen Seemacht-Enthusiasten letztlich nicht durchsetzen**

Foto: Sammlung GSW



EINE VON CORBETTS THESEN: Seeschlachten wie hier bei Vigo 1702 konnten durchaus erfolgreich sein, mussten sich aber nicht zwingend auf das übergeordnete Ereignis (in diesem Fall: Spanischer Erbfolgekrieg) auswirken
Foto: picture-alliance/akg-images

Geschichte des russisch-japanischen Krieges unter Nutzung geheimen japanischen Materials zu schreiben, setzte die Admiralität besonderes Vertrauen in ihn. Und schließlich wurde er zum Verfasser der *Naval Operations* ausgewählt, deren erste drei Bände er noch vor seinem frühen Tod fertigstellen konnte.

See als maßgebender Faktor

Seine Theorie hat Corbett aus seinen historischen Schriften und seiner Lehrtätigkeit im „Strategiekurs" des Royal Naval War College entwickelt; in geschlossener Form und umfassend belegt, wurde sie in den 1911 erschienenen *Some Principles of Maritime Strategy* veröffentlicht. Ihr Schwerpunkt liegt auf dem, was Corbett „Maritime Strategy" nennt; damit meint er „die Grundsätze, die einen Krieg bestimmen, in dem die See ein maßgebender Faktor ist". Das Buch wurde in fünf Sprachen übersetzt und bis 1991 immer wieder neu aufgelegt.

Den so unscharfen Begriff „Seemacht" verwendete Corbett nicht. Er erarbeitete seine Seekriegstheorie vielmehr aus einer ausführlich dargelegten Theorie des Krieges. Dafür stützte er sich vorwiegend auf den preußischen General und Militärwissenschaftler Carl von Clausewitz, dessen Theorie er aber in wichtigen Punkten weiterentwickelte. Weil „der Krieg im grundlegenden Sinn eine Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln" ist, liegt es in der Verantwortung des Politikers, die Art eines bevorstehenden Krieges richtig zu erkennen, möglicherweise sogar zu beeinflussen.

Clausewitz formulierte dazu: „Der erste, der grossartigste, der entschiedendste Akt des Urteils nun, welchen der Staatsmann und Feldherr ausübt, ist der, dass er den Krieg, welchen er unternimmt, in dieser Beziehung richtig erkenne, ihn nicht für etwas nehme oder zu etwas machen wolle, was er der Natur der Verhältnisse nach nicht sein kann. Dies ist also die erste, umfassendste aller strategischen Fragen."

Während Philip Colomb und Alfred T. Mahan ohne Weiteres über den Seekrieg – und nur darüber – schrieben, ging Corbett auf die möglichen Arten eines Krieges und ihre Konsequenzen ausführlich ein. Er unterschied zwischen unbeschränkten und beschränkten Kriegen, offensiver und defensiver Zielsetzung sowie kontinentalen und maritimen Kriegen. Anders als zu seiner Zeit üblich – auch in der Interpretation von Clausewitz –, war Corbett nicht davon überzeugt, dass der Krieg immer zu seiner absoluten Form streben muss. Das Geheimnis des britischen Erfolges sah er nicht in Englands „Seemacht", sondern in der geschickten Nutzung des beschränkten maritimen Krieges.

Verglichen mit Colomb und Mahan verwendete Corbett einen deutlich anderen Begriff von Seeherrschaft: Sie ist für ihn die Herrschaft über Seeverbindungslinien, an denen die Kriegführenden unterschiedliche Interessen haben. Es ist daher nicht das primäre Ziel, die feindliche Flotte zu schlagen, sondern Seeverbindungen zu sichern. Die gegnerische Flotte muss nur dann außer Gefecht gesetzt werden, wenn sie in einer Position ist, aus der sie die eigenen Seeverbindungslinien unsicher machen kann.

Spielräume

Die Vernichtung der feindlichen Flotte in der Schlacht würde das Problem zwar vollständig lösen und wäre so etwas wie der Idealfall. Weil aber diese Schlacht nicht erzwungen werden kann – und vielfach auch nicht muss –, hielt Corbett eher die unbeherrschte See für den Normalzustand im Seekrieg. Indem er den Begriff Seeherrschaft nicht starr, sondern sehr variabel gebrauchte, ist seine Theorie auch offen für Entwicklungen, in denen Seeherrschaft sich auf die Verteidigung des einzelnen Konvois reduziert.

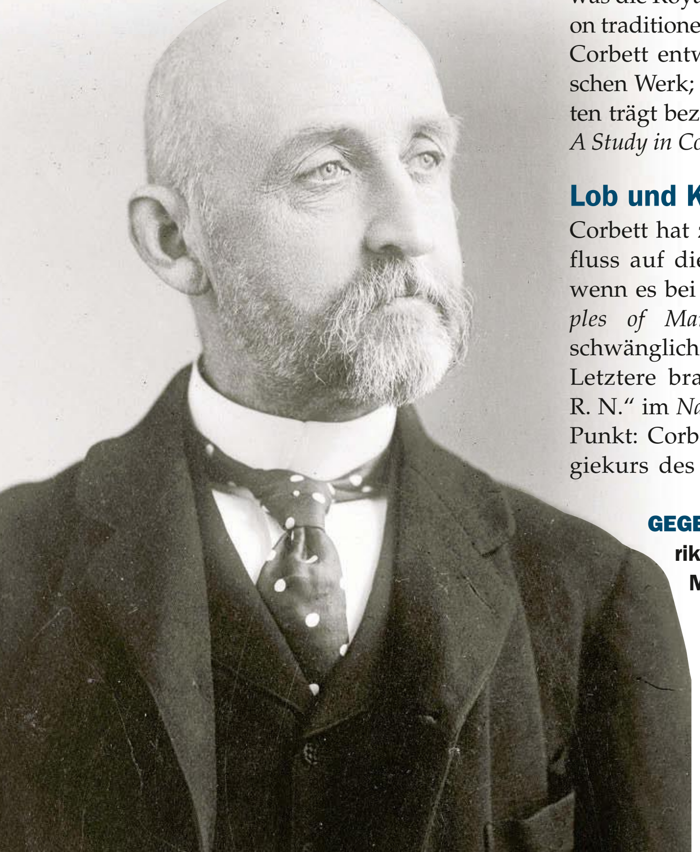
Umso mehr käme es darauf an zu erkennen, wo man aus vitalen Interessen dauer-

NUMMER 1 DER WELT: Seit der Seeschlacht bei Trafalgar war die Royal Navy unbestritten Weltseemacht, erfuhr aber zunehmend Konkurrenz
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

„THE LAST NAVAL HERO“: Admiral David Beatty hielt von Corbetts Theorien nichts und geriet mit dem Historiker wegen dessen kritischer Darstellung der Skagerrak-Schlacht scharf aneinander
Foto: picture-alliance/ United Archives/WHA

haft Seeherrschaft benötigt und wo man möglicherweise mit zeitlich und örtlich begrenzter Seeherrschaft eigene Operationen durchführen kann oder auch wo man dem Gegner diese streitig machen muss.

Aber selbst wenn es zu den großen Momenten im Seekrieg kommt, in denen man allgemeine Seeherrschaft durch die Schlacht gewinnen kann, heißt das noch nicht, dass damit ein Krieg entschieden wäre. Corbett scheute sich nicht, dies am Beispiel der Schlacht vor Trafalgar deutlich zu machen, in der die Royal Navy alles erreicht hatte, was denkbar war, ohne dass dies eine entscheidende Wirkung auf die Machtverhältnisse in Kontinentaleuropa gehabt hätte. Weil der reine Seekrieg nur sehr langsam wirken kann, war Corbett ein überzeugter Anhänger des „combined warfare“, also der gemeinsamen Kriegführung von Heer und Marine. Dieses Prinzip ging weit über das hinaus, was die Royal Navy in ihrer offensiven Option traditionell der Armee als Rolle zudachte. Corbett entwickelte es aus seinem historischen Werk; eine seiner wesentlichen Arbeiten trägt bezeichnenderweise den Untertitel *A Study in Combined Strategy*.



GEGENSPIELER: Während der amerikanische Kapitän Alfred Thayer Mahan mit seinem Credo „Seemacht = Weltmacht“ Regierungen in Euphorie versetzte (auch die deutsche), vertrat Corbett einen anderen Ansatz
Foto: picture-alliance/Zumapress

Lob und Kritik

Corbett hat zweifellos einen gewissen Einfluss auf die Royal Navy ausgeübt, auch wenn es bei Erscheinen seiner *Some Principles of Maritime Strategy* neben überschwänglichem Lob auch herbe Kritik gab. Letztere brachte ein anonymer „Captain R. N.“ im *Naval and Military Record* auf den Punkt: Corbett als Zivilist fehle im Strategiekurs des Naval War College eindeutig die Kompetenz, den Einfluss rein marinebezogener Erwägungen auf diejenigen Probleme zu bewerten, die er so unverlangt zu lösen versuche. Die große Zeit der Unternehmensberater im Militär war noch nicht angebrochen.

Von Corbett gelernt?

Dennoch: Dass die Royal Navy 1914 eine eher defensive Haltung einnahm und die Seebefehlshaber Churchills Drängen auf Offensiven gegen die feindliche Küste ablehnten, hat wohl auch damit zu tun, dass die „Nelson tradition“ der Blue Water School an Einfluss verloren hatte; und an diesem gedanklichen Prozess war Corbett erheblich beteiligt. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Strategie der Royal Navy nach Corbett gerichtet hätte.

Der Entschluss der Regierung, die nationale Strategie auf eine unbeschränkte, kontinentale Kriegführung auszurichten, widersprach Corbetts Überzeugung. Vielleicht schrieb er deswegen auch nach dem Krieg nicht mehr über Strategie. So behandelte er in den drei ersten Bänden der *Naval Operations* genau das, was der Titel aussagt: Operationsführung. ⚓

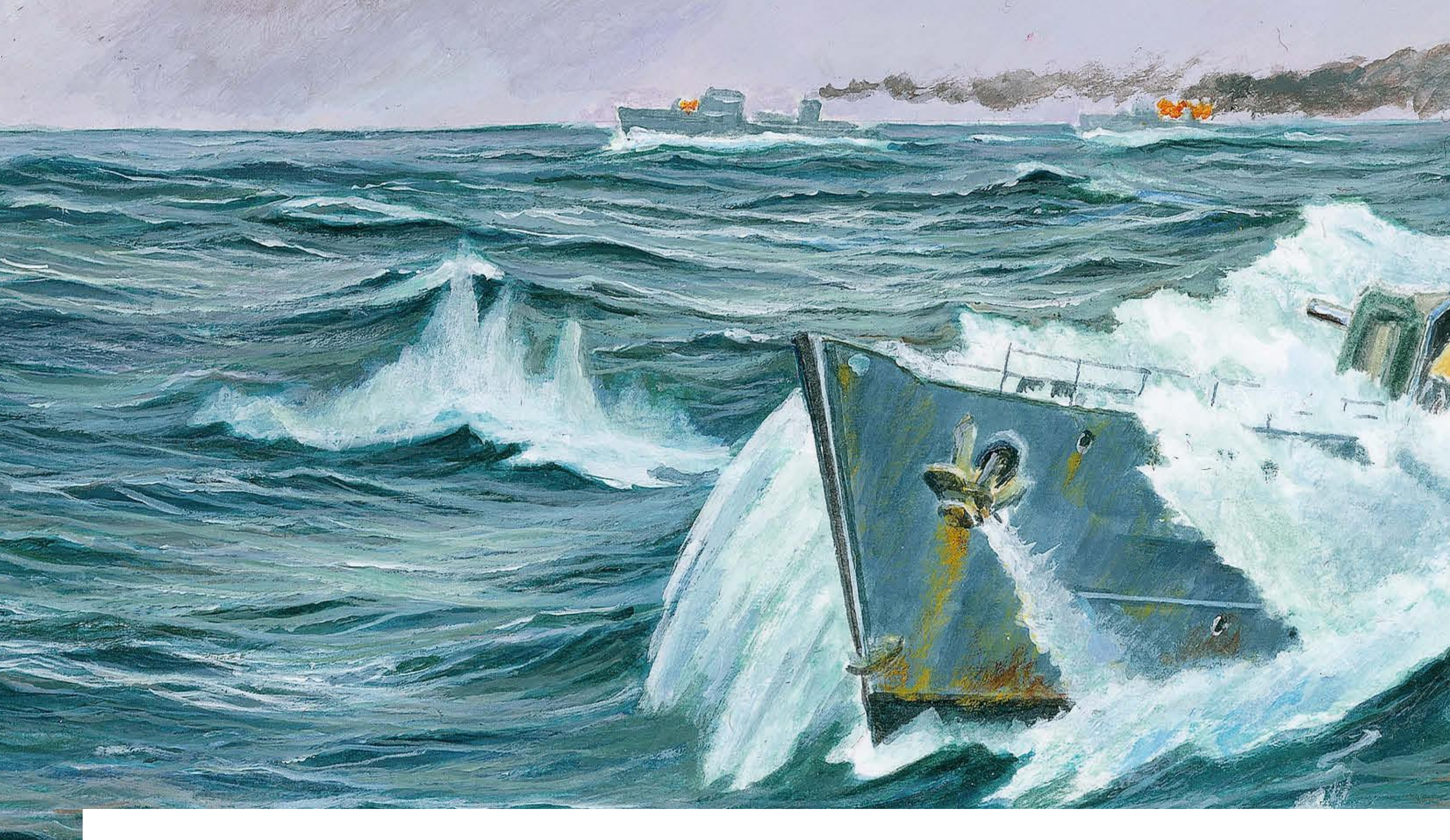
Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale

Kampfboot M 328

Minensucher als Artillerieträger

An der Ostfront in der Endphase des Zweiten Weltkriegs

Von Peter H. Block



Der historische Hintergrund

Winter 1944. Die Fronten waren näher gerückt, der Seekrieg spielte sich – mit Ausnahme des U-Boot-Krieges – direkt vor der Haustür des Reiches ab. Mit dem Vordringen der Roten Armee wurde auch die Ostsee zum Kriegsschauplatz. Truppen mussten evakuiert, Verwundete und Flüchtlinge auf dem Seeweg nach Westen gebracht werden. Das alles unter den Augen der allgegenwärtigen sowjetischen Jagdbomber und Schlachtflieger und vor den Torpedorohren der feindlichen U-Boote.

Der chronische Mangel der Kriegsmarine an kampfkräftigen Geleitfahrzeugen und die schrumpfenden Werftkapazitäten zwangen die Marineführung, auf vorhandene Fahrzeuge wie die Minensuchboote vom Typ 40 zurückzugreifen und sie artilleristisch zu bestücken. Vier Boote wurden aus dem Minenräumdienst herausgezogen und, mit zusätzlichen Rohrwaffen versehen, als „Kampfboote" in den Geleitdienst geschickt. Eines dieser Boote war M 328.



NEUE BESTIMMUNG: Der umgerüstete Minensucher M 328 im Einsatz gegen sowjetische Minen- und Schnellboote

Artists Impression: Peter H. Block

Wieso Kampfboot? Ich dachte, unser Eimer wäre ein Minensucher."

Leicht verstört blickte der Sprecher in die Runde, sah aber auch nur verständnislose Gesichter. Seine Kameraden von M 328 wussten mit dem Begriff „Kampfboot" ebenfalls nichts anzufangen. Aber genau das hatte ihnen ihr Kommandant, Oberleutnant zur See d. R. Dr. Hans Kadelbach, soeben mitgeteilt; dass sie nämlich umgehend zurück in die Bauwerft nach Stettin laufen würden, wo ihr neuer Minensucher zum Kampfboot umgebaut werden würde. Aber was war ein Kampfboot?

„Frag doch mal den Eins WO! Aber nicht so direkt, mehr durch die Hintertür – verstehste?"

Der Signalgefreite nickte. Als Signäler war sein Platz ohnehin auf der Brücke, was wiederum einen engen Kontakt zur Schiffsführung bedeutete. Und wenn der Kommandant nicht mit der Sprache herausrückte, dann vielleicht sein Stellvertreter.

Doch der Gefreite hatte Pech. Der Erste Wachoffizier, Leutnant zur See Heinrich Pudlich, hatte den Braten längst gerochen. Das einzig Definitive, was der brave Signäler vom Eins WO erfuhr, war, dass es sich um ein geheimes Projekt handle. So geheim, dass er selbst noch nicht viel darüber wusste.

„… und dann sagte er noch, das Boot würde auf jeden Fall stärker bewaffnet werden."

„Also Umbau! Und was sagt uns das Wort Umbau, Leute?"

„Landgang!", echote es aus dem Kameradenkreis.

Mit dieser Entwicklung waren die Lords hochzufrieden. Umbau hieß Werftaufenthalt und das wiederum bedeutete Landgang. Der Krieg würde noch ein Weilchen auf sie warten müssen.

Bald schon wurde M 328 eingedockt und die Männer mussten erleben, wie ihr neues Boot regelrecht auseinandergepflückt wurde. Decks wurden aufgeschnitten, um zusätzliches Gerät unterzubringen. Ebenso das Vorschiff, das die Arbeiter bis hinab zum Kiel als Geschützunterbau verstärkten. Hatten die 40er-M-Boote sonst nur eine 10,5-cm-Kanone achtern, so bekam M 328 eine weitere Zehnkommafünf auf die Back. Und nicht nur das: Zusätzlich zur normalen Fla-Bewaffnung erhielt das Boot noch ein 2-cm-Vierlingsgeschütz und drei 4-cm-Bofors-Maschinenkanonen, die in der Kriegsmarine als „Flak 28" geführt wurden.

„Vor Michaelsturm auf M 203 und M 460 warten … Ablösung für Räumboote"

Befehl der 9. Sicherungsdivision

Mit Ehrfurcht betrachtet wurden auch die acht Raketen-Abschussgeräte (RAG) auf dem Achterdeck, die den Lords als Wunderwaffe gegen Tiefflieger angepriesen wurden. Was ihnen natürlich mächtig imponierte. Das Dumme war nur, dass sie nie Munition dafür bekamen.

Als dann am 9. Oktober 1944 die Umbauarbeiten beendet waren und der letzte Werftarbeiter von Bord ging, standen die Männer staunend vor ihrem M-Bock, der ja nun keiner mehr war. Aus dem Minensucher M 328 war das Kampfboot M 328 geworden.

„Fööftein Rohre – Dunnerlüttchen!"

Die beträchtliche Armierung nötigte ihnen Respekt ab. Mit 15 Rohren war M 328 stärker bewaffnet als manches Torpedoboot. Und der Feind unter Wasser würde auch mit ihnen rechnen müssen: Zur U-Boot-Bekämpfung verfügte M 328 über ein aktives Sonar sowie über vier Wasserbombenwerfer und zwei Ablaufgerüste für die mitgeführten 48 tonnenförmigen Sprengkörper.

„Nun sind wir endlich ein richtiges Kriegsschiff!"

Hein Holst, Steuermannsgefreiter und Gefechtsrudergänger, bremste die Euphorie des frisch an Bord kommandierten jungen Matrosen: „Mit so viel Pusterohren schicken die uns auch in den dicksten Schlamassel. Schon mal drüber nachgedacht?"

„Jetzt verschärft Ausguck halten!"

Es dämmerte noch, der Morgen des 19. November 1944 kroch herauf. Oberleutnant zur See Kadelbach rieb sich die müden Augen. Etwas Schlaf hätte ihnen allen jetzt gutgetan, aber die vorgesetzte Dienststelle hatte M 328 nach der Rückkehr vom letzten Einsatz und nächtlicher Munitionsübernahme auf offener See gleich wieder hinausgeschickt.

„Vor Michaelsturm auf M 203 und M 460 warten!", las der Verbandschef, Korvettenkapitän Zaage, das FT der 9. Sicherungsdivision vor. „Ablösung für Räumboote, da zunehmende Vereisung."

Es war ihr achter Einsatz. Sechs Geleitfahrten hatten sie ohne Feindberührung problemlos absolviert, ihre letzte Fahrt war schon etwas haariger gewesen: Bekämpfung sowjetischer Landungen auf der zu Ösel gehörenden Halbinsel Sworbe. Gemeinsam mit vier Räumbooten hatte sich das Boot gegen sowjetische Schlachtflieger, Minensuch- und Kanonenboote behaupten müssen und dabei eine Iljuschin vom Himmel geholt und ein Kanonenboot in Brand geschossen. Und jetzt, eben zurückgekehrt und aufmunitioniert, ging es also wieder los.

Nach Eintreffen der avisierten Minensucher passierten die Boote in offener Marschformation die Irbenstraße und gingen auf Nordwestkurs. Die Signalstelle Zerel an der Südspitze Sworbes wanderte achteraus, bis zum Einsatzgebiet vor Montu waren es nur noch vier Meilen. Es wehte ein scharfer Wind aus Ost, und dieser Wind trug auch das Brummen von Flugzeugmotoren herüber. Iljuschins, wie Kadelbach mit einem Blick durchs Glas feststellte. Von Osten kommend, drehten sie in die Irbenstraße ein.

„Das dürfte den Torpedobooten gelten, die vorhin nach Süden liefen", war sich der Verbandschef sicher. „Funken Sie mit der Zehnfünf dazwischen!"

„An AO: Feuererlaubnis für die Zehnfünf!"

Artillerieoffizier Freitag hatte für die beiden Geschütze vorsorglich Zonenmunition bereitstellen lassen – Granaten, die zur Flugabwehr nach einer am Zünder eingestellten Flugzeit explodierten. Jetzt folgten die Richtwerte vom Leitstand, die Kanonen drehten sich in die Flugrichtung des anfliegenden Schlachtfliegerpulks.

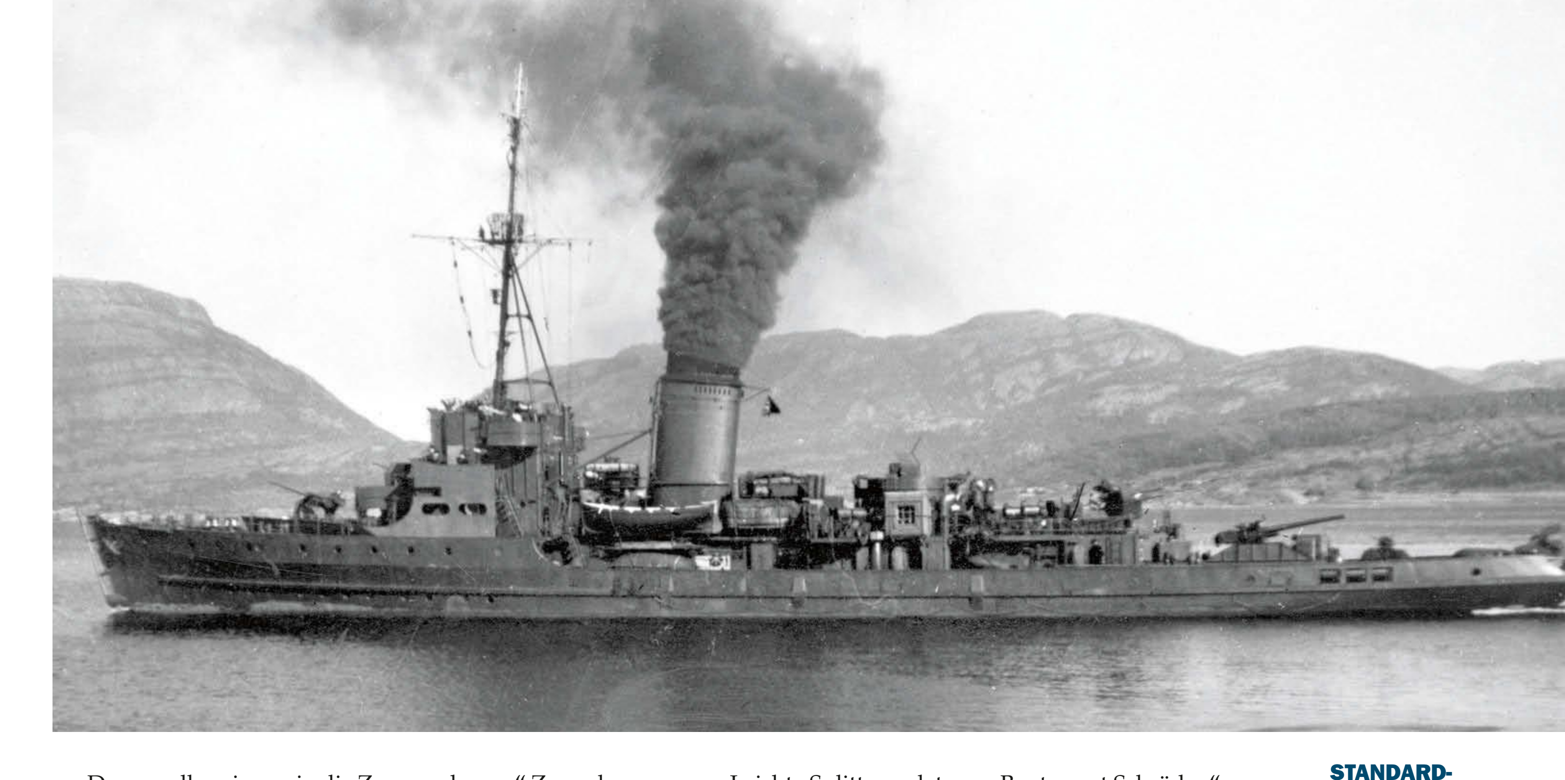
„Feuer!"

Grelle Blitze zuckten aus den erhobenen Rohren, gelbbrauner Pulverqualm wehte über das Boot. Wie hingezaubert standen plötzlich Sprengwolken um die Flugzeuge, mit der nächsten Salve krepierten die Granaten mitten im Pulk. Eine IL 2 wurde zur Seite gerissen und kollidierte fast mit ihrem Flügelmann. Kurz schien sie sich wieder zu fangen, doch dann loderte es um ihren Motor herum auf und mit einem schwarzen Rauchschweif stürzte sie dem Meer entgegen.

„Gut so, Jungs – weiter so!"

Die Stimme des Verbandschefs schallte aus den Lautsprechern und stärkte das Selbstvertrauen der jungen Männer; immerhin ihr zweiter Abschuss innerhalb von 24 Stunden. Aber keine Zeit zum Jubeln. Kaum waren die Iljuschins nur noch als kleine Punkte zu erkennen, tauchte schon die nächste Staffel auf und musste bekämpft werden. Bis 10:40 Uhr waren fünf Angriffe abgewehrt, ohne dass auch nur ein Geschoss die Außenhaut des Bootes geritzt hätte. Dann meldete der Leitstand eine weitere Angriffswelle: 20 Maschinen aus Südwesten, Schlachtflieger und Jagdbomber!

„Berichtige: Verband teilt sich, eine Hälfte dreht nach Norden."



STANDARD-BOOT: M 328 noch ohne Schutzschilde für die Geschütze auf dem Vor- und Achterschiff; vom Typ 1940 sind von Mitte 1941 bis 1944 etwa 130 Boote in Dienst gestellt worden

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

„Dann wollen sie uns in die Zange nehmen." Zaage konnte beobachten, wie zehn Maschinen über Sworbe eindrehten und von Backbord anflogen. „Jetzt wird's ernst. Feuerverteilung!"

Die Rohre schwenkten herum, reckten sich den Angreifern entgegen. Mit angehaltenem Atem warteten die Geschützführer auf den Feuerbefehl, während die Höhen- und Seitenrichtmänner den Schusswerten entsprechend laufend korrigierten.

„Führerboot an alle: Feuerverteilung nach eigenem Ermessen!"

Das versetzt hinter dem Kampfboot laufende M 203 feuerte zuerst. Einen Lidschlag später folgten M 328 und M 460. Donnernd jagten die Zehnfünf ihre Ladungen hinaus, begleitet vom hektischen Hämmern der Maschinenwaffen, die mit ihren Leuchtspurgeschossen farbige Spinnennetze in den Himmel zeichneten. Doch die Maschinen kamen näher und näher, röhrten über die drei Boote hinweg, deren Flawaffen mit fast senkrecht nach oben gerichteten Rohren weiterfeuerten. Dabei musste es eine Iljuschin erwischt haben. Ihr Fahrwerk löste sich und kam von oben, ein Höhenruder flatterte davon, und dann krachte die Maschine, sich mehrfach überschlagend, aufs Wasser.

Mit dem siebten Angriff an diesem Morgen kamen die Bomben. Ob es der gleiche Verband war wie der letzte, vermochte niemand zu sagen. Aber sie flogen wieder an, kaum dass neue Munition herbeigeschafft worden war. Sie stürzten sich im Tiefflug auf Zaages Verband, durchflogen das wütende Abwehrfeuer. Pfeifend rasten die Bomben heran und entsetzt sah Kadelbach, wie einer der kleinen, schwarzen Punkte direkt auf ihn zuflog. Die 100-kg-Bombe krachte dröhnend auf die Back, nahm im Absprung noch einen Teil der Reling mit und detonierte im Wasser.

„Verzögerungszünder – Gott sei Dank."

Dennoch – von der Wucht der nahen Detonation wurde das Boot angehoben, Wassermassen stürzten auf das Vorschiff, sodass die Männer im vorderen 4-cm-Stand förmlich aufschwammen. Dann plötzlich Ruhe, die Waffen schwiegen. Nur fünf Minuten hatte dieser letzte Angriff gedauert.

„Schäden und Ausfälle melden!"

„Von Maschinenraum: Kessel eins leck."

„Leichte Splitterverletzung Bootsmaat Schröder."

Dazu kamen die zahlreichen Einschüsse in der Bordwand, an Deck und in den Aufbauten. Aber das ließ sich alles reparieren. Hauptsache, es hatte trotz des heftigen Beschusses keine Toten gegeben; Die Schutzschilder an den Geschützen hatten sich bewährt.

„Aber wir müssen bunkern, Herr Oberleutnant; Kohle und Kesselspeisewasser. Und Munition brauchen wir auch wieder."

Ein Blick auf die Geschützstände überzeugte auch den Verbandschef. Die Männer wateten förmlich in leeren Hülsen. Scheppernd und klirrend schaufelten sie Messingkartuschen in bereitgehaltene Jutesäcke. Wenn jetzt das Boot nach Windau lief, konnten sie mit der vorhandenen Munition vielleicht noch zwei, drei Angriffe abwehren. Mehr aber auch nicht.

„Gut, Kadelbach. Kurs auf Windau!"

„Von 9. Sicherungsdivision, Herr Oberleutnant."

Kadelbach nahm den Umschlag entgegen und öffnete ihn. Ein neuer Einsatzbefehl, wie erwartet. Um 18 Uhr am heutigen 21. November hatte er das Boot wieder voll kriegsbereit gemeldet und jetzt, drei Stunden später, war auch schon der neue Einsatzbefehl da. Zusammen mit M 423 soll er 210 Infanteristen nach Sworbe bringen. Vor dem Leuchtturm Zerel würden Pionier- und Landungsboote die Landser übernehmen. Danach Sicherung vor Sworbe-Ost. Verantwortlich für die Durchführung: Kommandant M 328!

„Das verstehe, wer will." Kadelbach schüttelte verständnislos den Kopf. „Ich denke, Sworbe soll geräumt werden. Und jetzt sollen wir die Leute doch wieder hinkarren?"

„Befehl ist Befehl, Herr Oberleutnant."

„Also gut. Lassen Sie die Männer rauspfeifen! Seeklar 0 Uhr!"

Das war gar nicht so einfach. Die Lords hatten kräftig gebechert, nachdem die Gefechtsschäden, so gut es eben ging, mit Bordmitteln beseitigt worden waren, und sich auf eine weitere, ruhige Nacht im Hafen gefreut. Und nun dies – wieder hinein in die Hölle von Sworbe. Murrend, weil auch et-



NEUE AUFGABE: Mit anfangs 68, später 80 Mann Besatzung wurden Minensucher nicht nur zu Kampfbooten, sondern auch zu „Torpedoschießbooten" umfunktioniert
Foto: SZ-Photo

was vom Alkohol umnebelt, räumten sie die Back und begaben sich auf ihre Stationen.

Um Mitternacht lagen M 328 und M 423 klar zum Auslaufen an der Pier und warteten auf die Mannschaft. Die ließ sich Zeit. Dann, als Kadelbach schon ungeduldig wurde, kam sie. Das Scheppern von Kochgeschirren kündigte sie an; das Trappeln der Knobelbecher auf dem Pflaster. Aber es war nicht mehr der forsche Marschtritt genagelter Stiefel, der Europa in Angst und Schrecken versetzt hatte; das klang eher nach dem schleppenden Schritt kriegsmüder Soldaten mit bleichen, hohlwangigen Gesichtern, die nicht verstehen konnten, weshalb sie noch einmal nach Sworbe sollten.

„Zugweise antreten! Los, los – nicht einschlafen da!"

Kommandos hallten durch die Nacht. Gruppenweise polterten die Männer über die schwankende Stelling an Bord, wo sie von den Lords so platzsparend wie möglich „gestaut" wurden. Dann legten die Boote ab, steuerten die offene See an. Stockdunkle Nacht empfing sie, lediglich die kleinen Schaumkronen der Wellen durchbrachen die Schwärze. Der Wind blies mit Stärke vier aus Südwest, Seegang drei bis vier. Nicht viel, aber es genügte, um das Boot zum Stampfen zu bringen. Immerhin hatte es mit 160 Tonnen Kohle volle Bunker und die 105 Infanteristen mit Waffen und Gerät brachten ein zusätzliches Gewicht von gut neun Tonnen. Zwar eine mäßige Schaukelei, aber für die seeungewohnten Landser reichte es.

„Leuchtturm Zerel voraus."

„Auf langsame Fahrt gehen! Klar bei Steuerbord-Anker!"

Bis hierhin hatten sie es problemlos geschafft. Lichtsignale mit abgeblendeten Lampen zeigten an, dass auch die Pioniere mit ihren Landungsbooten bereitlagen. Endlich mal ein Unternehmen, bei dem alles klappte.

„Beide Maschinen stopp! Fallen Anker!"

Mit dem Ausrauschen der Ankerkette kamen die Boote längsseit und übernahmen die Soldaten, die sich beim Umsteigen in die schwankenden Schlauchboote etwas schwertaten. Sie waren es nicht gewohnt, keinen festen Boden mehr unter den Stiefeln zu haben.

„Los, los, Beeilung! Die Kameraden wollen auch noch mit!" Die antreibenden Rufe der Zug- und Gruppenführer drangen bis hoch zur Brücke. Es musste schnell gehen, bevor die Russen aufmerksam wurden. Und dann ging es doch nicht schnell genug.

„Die Kameraden von der anderen Feldpostnummer haben was gemerkt." Hein Holst deutete hinüber zum Land, wo er einen grellen Punkt hatte aufblitzen sehen. Der gedämpfte Knall des Abschusses erreichte die Ohren nahezu gleichzeitig mit dem schrillen Heulen der Granate über ihren Köpfen. Eine Wassersäule stieg hoch, etwa 200 Meter hinter dem Boot.

„Wenn der sich einschießt, dann gute Nacht."

Die Feldgrauen waren noch nicht alle von Bord, aber der Beschuss hatte ihnen Beine gemacht. Wenn sie erst mal auf dem Schlauchboot waren, konnte sie nur ein Zufallstreffer erwischen. Das Kampfboot indessen musste an seiner Kette ausharren, bis der letzte Mann umgestiegen war.

„Schiet, verdammter", knurrte Kadelbach, als die nächste Granate heranheulte und zwischen Boot und Küste das Wasser aufwühlte. „Anker auf! Hein, du steuerst mit den Maschinen!"

Der Kommandant wusste, dass er dem alten Kanalschiffer Holst sein Boot mit ruhigem Gewissen anvertrauen konnte. Der würde es mit den Maschinen auf der Stelle halten, während das Spill die Ankerkette einholte. Wenn die Ausschiffung beendet war, konnte er sich nicht noch lange mit Ankermanövern aufhalten. Dann musste er weg hier, heraus aus dem Bereich der russischen Landartillerie. Die schoss sich langsam ein, tastete sich Schuss für Schuss heran.

„Alles von Bord, Herr Oberleutnant. Deck klar."

„AK voraus beide! Auf 0-9-0 gehen! Blinkspruch an 423: Gehe zu Punkt x. Folgen, wenn fertig!"

Das Boot schüttelte sich, schäumend schoss das Wasser unter dem Heck hervor. Rasch schneller werdend, verließ es den ungastlichen Ort. Im Ablaufen sah Kadelbach gerade noch, wie eine Granate etwa 100 Meter achteraus ins Kielwasser wuchtete. Er schluckte; vor wenigen Sekunden hatte sein Boot noch dort gestanden.

„Noch mal Schwein gehabt." Er klopfte dreimal auf das Holz des Kartentisches.

„Zwei Schatten in 2-7-0 Grad!"

„ES anfordern!"

Kadelbach stellte die Mug mit dem heißen Kaffee wieder ab und spähte durch sein Glas in die Dunkelheit achteraus. Einzelheiten konnte er nicht ausmachen, die schluckte der auf dem Wasser liegende Dunst. Neben ihm klapperte die Signallampe mit vorgeschaltetem Blaufilter. Sekunden angespannten Wartens, dann blinkte es von drüben zurück; das gültige Erkennungssignal mit einem Zusatz. Der Signalgast las mit: „Vorpostenboote, Herr Oberleutnant, VP 5713 und VP 302. Zur Unterstützung nach Sworbe-Ost beordert."

Endlich mal eine gute Nachricht. Die beiden Vorpostenboote mit ihrer Artillerie bedeuteten eine willkommene Verstärkung, wenn auch der Verband mit jetzt vier Booten für eine 30 Kilometer lange Küste herzlich wenig war. Und überall lauerte Gefahr, lauerte die Rote Armee.

Dämmerung. Es wurde zwar heller, aber der Dunst blieb. Alles eine milchig-weiße Suppe.

„Von Leitstand: Schatten in Rot fünnef-null, dicht unter

der Küste, Herr Oberleutnant. Vermutlich Kanonenboote.“ Der BÜ schwieg, während Kadelbach das Glas nach Backbord richtete. Viel konnte er in den Nebelschwaden nicht erkennen, aber er sah die dicken Qualmwolken, die von den Schatten fortwehten. Als dann der Dunst einen Moment aufriss, erkannte er zwei Schornsteine.

„Von Leitstand: Ziel einwandfrei als feindlich erkannt. Erbitte Feuererlaubnis!“

„Feuererlaubnis für die Zehnfünf! Über UK an alle: Feuererlaubnis auf Ziel in rechtweisend 3-4-0 Gra…“

Krachende Entladungen rissen ihm die Worte von den Lippen. Das Boot bebte im harten Rückstoß der Geschütze, deren Rohre bereits wieder in Feuerstellung fuhren. Neue Granaten glitten in die Ladelöcher, die Fallblockverschlüsse klickten zu.

„Feuer!“

Der Brückenaufbau schüttelte sich. Kadelbach hustete, als der Pulverdampf über die Brücke wehte. Salvenähnlicher Geschützdonner zeigte an, dass auch die anderen Boote in den Kampf eingegriffen hatten. Soweit erkennbar, lagen die Aufschläge dicht bei dem als Kanonenboot erkannten Gegner, der mit Full Speed zu entkommen versuchte.

„Zwo vor – gut, schnell!“, hörte er seinen AO vom Leitstand brüllen. Das konnte nur bedeuten, dass die eigene Artillerie mit der nächsten Salve im Ziel liegen musste. Aufschlag. Ein rot aufglühender Punkt zeigte den Treffer an. Und noch einer. Feuer breitete sich aus, die Qualmwolken verdichteten sich.

„Er versucht, sein Boot auf Strand zu setzen.“

Das vermutete Kadelbach auch. Der Russe hatte einen Kurs eingeschlagen, der ihn direkt auf den Strand führen würde. Eingedeckt von Granattreffern und eine dicke Rauchwolke hinter sich herziehend, steuerte er die Küste an.

„Der ist erledigt. Feuer einstellen!“

Eine letzte Salve donnerte noch hinaus, dann schwiegen die Geschütze. Auf diesen Gegner noch weiter zu feuern, wäre Munitionsverschwendung gewesen. „Mal notieren fürs KTB: Sowjetisches Kanonenboot nach mehreren Artillerietreffern südlich Anseküla brennend auf Strand gesetzt. Da Gegner als vernichtet angesehen, Feuer eingestellt.“

Er ließ den Gefechtsalarm beenden, die Gefechtsbereitschaft blieb aber weiterhin bestehen. Die Nebelbänke, die von See her auf das Land zutrieben, konnten noch so manche Überraschung bergen, und daher mussten beide Wachen auf Station bleiben.

Es war still geworden auf der Brücke. Die Augen richteten sich auf die Küste oder blickten seewärts, ohne den auf dem Wasser liegenden Dunst durchdringen zu können. Eine Stunde Patrouillendienst bei Minustemperaturen, immer in Sichtweite der Küste. Eineinhalb Stunden. Kadelbach spürte, wie mit der Kälte auch die Müdigkeit in ihm hochkroch.

„Schnellboote zwo Strich Backbord!“

Sofort war er wieder hellwach, riss das Glas hoch. Fünf Boote zählte er, die mit ihrer mittschiffs stehenden Kommandobrücke eher einem zu kurz geratenen U-Boot ähnelten als einem Schnellboot.

Aus den Augenwinkeln konnte er sehen, wie seine Geschütze bereits mitrichteten und die Boote aufs Korn nahmen.

„Feuererlaubnis! AK voraus beide!“

Aus dieser Nähe betäubte es ihn fast: Der harte Knall des Abschusses, die hervorschießende, lange Stichflamme und der stinkende Qualm, der ihm den Atem nahm. Er suchte die Aufschläge der Granaten – da waren sie. In einer Linie mit dem Ziel, aber zu kurz. Korrekturen.

„Salveee – Feuer!“

Diesmal lagen die Aufschläge deckend und mit der dritten Salve lag AO Freitag im Ziel – Treffer! Feuer loderte auf, wurde durch den Fahrtwind noch weiter angefacht. Das getroffene Boot konnte aber mit den anderen Booten im Schutz des Nebels mit hoher Fahrt entkommen. Es waren eben Schnellboote, und sie machten ihrem Namen alle Ehre.

„Feuer einstellen! Frage Ausfälle?“ Kadelbach fragte routinemäßig, da ja eigentlich nur sein Boot geschossen hatte. Aber dann war er doch sehr erstaunt, als ihm ein Ausfall gemeldet wurde.

„Matrosenobergefreiter Poiger, Herr Oberleutnant.“ Der Artillerieoffizier konnte sich ein Grinsen nicht verkneifen. „Ladenummer am Backgeschütz. Der kam im Schuss nicht schnell genug vom Verschluss weg, und dann ist ihm die Kartusche voll auf die Heldenbrust geknallt. Er japst noch ein bisschen, aber das gibt sich.“

Dann wurde er wieder ernst: „Ich schlage vor, in Dwarslinie zu laufen. Wenn die Schnellboote noch mal auftauchen, können wir sie sofort mit allen Backgeschützen unter Feuer nehmen.“

„Gut“, nickte Kadelbach. Der Vorschlag hatte etwas für sich. Wenn der Verband weiter in Kiellinie lief, konnte nur das Führerboot nach voraus feuern. „Signal setzen: Dwarslinie Steuerbord Führerboot!“

„Feuererlaubnis für die Zehnfünf auf Ziel in rechtweisend 3-4-0 Grad!“

Der Kommandant von M 328

Ein Flaggensignal flitzte hoch zur Rah und wurde ausgerissen. Die beiden Vorpostenboote schlossen auf und nahmen ihre neue Position querab des Führerbootes ein. Wie richtig diese Entscheidung war, zeigte sich schon wenig später, als der Leitstand um 13:10 Uhr vier Minensucher der Fugas-Klasse meldete.

„Laufen dicht unter Land, Herr Oberleutnant.“

„Dann wollen wir sehen, dass sie auch da bleiben. Feuererlaubnis! Heizt ihnen ein, Männer!“

Oberleutnant zur See Freitag und seine Leute, vom E-Messgast über Seiten- und Höhenrichtnummer bis hin zum Geschützführer waren mittlerweile hervorragend aufeinander eingespielt. Die Salven krachten in schnellem Takt, wenn auch der Obergefreite Sepp Poiger einen Heidenrespekt vor dem Geschützverschluss entwickelt hatte.

„Treffer!“, schrie AO Freitag vom Leitstand. „Jawoll, und noch einer. Feuer mittschiffs. Das Deck wölbt sich, bricht auf. Stichflamme zwischen den Schornsteinen – Rauch, Feuer. Er fliegt in die Luft. Meine Herrn, den hat’s erwischt!“

Ja, den Minensucher *Shpil* hatte es wirklich erwischt. Ob da Kessel oder Munitionslasten hochgegangen waren, war nicht klar ersichtlich. Jedenfalls flogen die Fetzen, der Minensucher barst mittschiffs auseinander. Aber da waren noch drei Fugas, und die griffen an. Obwohl der deutsche



STARK QUALMEND: Minensuchboot M 423 mit Tarnanstrich in See. Das Boot wurde 1945 sowjetische Beute und weiterverwendet als T 7

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Verband ihnen jetzt klar überlegen war, drehten sie auf zum laufenden Gefecht und eröffneten nun ihrerseits das Feuer mit sofort deckend liegenden Salven. Kadelbach sah sich zu fortwährenden Kursänderungen gezwungen.

„Backbord zehn, komm auf … mittschiffs! Steuerbord zehn, komm auf …“

Und plötzlich waren auch die Schnellboote wieder da. Die stiebenden Gischtwolken verrieten sie, als sie aus der Nebelwand herausschossen – niedrige, sich schnell bewegende Ziele, auf die sich die rauchgeschwärzten Rohre der Bofors-Maschinenkanonen jetzt ausrichteten. Zahlen flogen durch die BÜ-Telefone, die E-Messgasten korrigierten laufend die Entfernungen.

„Backbord zehn … Stütz! Recht so, wie es geht!“

Jetzt hatten die Maschinenkanonen freies Schussfeld und jagten hämmernd ihre tödlichen Geschosse hinaus. Unter dem konzentrierten Feuer der Bofors, das wie ein Tornado aus Stahl und hochexplosiven Ladungen auf das führende Schnellboot niederprasselte, wurden ganze Teile aus seinem Rumpf herausgestanzt.

„Sie drehen ab! Feuervereinigung auf die Fugas!“

Die Schnellboote verschwanden hinter einer selbst gelegten Nebelwand ebenso schnell, wie sie gekommen waren. Jetzt bekamen die Minensucher die ganze Wucht des deutschen Artilleriefeuers zu spüren. Grelle Detonationen waren zu sehen, ihr Donner wurde vom Krachen der eigenen Geschütze verschluckt. Aus dem Brückenhintergrund der Schrei des UK-Postens:

„Von VP 5713: Habe Treffer im Vorschiff. Starker Wassereinbruch. Kann Fahrt nicht mehr halten.“

Kadelbachs Hände krampften sich um das Doppelglas. Also hatte es doch noch einen von ihnen erwischt. Er sah durch das Brückenfenster nach Steuerbord auf das Vorpostenboot. Das ließ sich sacken, sein rauchumhülltes Vorschiff lag tiefer im Wasser als gewöhnlich. Aber darum konnte er sich jetzt nicht kümmern. Der Kommandant musste schon selber sehen, wie er sein Boot über Wasser hielt.

„Gegner dreht ab, geht auf Nordkurs. Gegner nebelt.“

„Feuer einstellen! Über UK an alle: Wendung nach Steuerbord auf Gegenkurs!“

Mit seinen schon wieder knappen Munitionsbeständen verbot sich eine Verfolgung des Gegners von selbst, und Seegefechte waren auch nicht Kadelbachs Aufgabe. Er sollte nur den schwer kämpfenden Feldgrauen auf Sworbe den Feind vom Hals halten. Er blickte hinüber zu dem getroffenen Boot. Der vorn aufsteigende Rauch war zwar weniger geworden, aber das Vorschiff tauchte immer noch tief ein; das Boot hinkte dem Verband hinterher, sodass sich Kadelbach zur Hilfeleistung entschloss.

„Mal herhören!“ schallte seine Stimme aus den Lautsprechern. „Wir gehen mit der Backbordseite bei dem VP-Boot längsseit und versuchen, unsere Pumpen einzusetzen. Also: Klar bei Pumpen und Fender!“ Und zum Rudergänger gewandt: „Hein, bring uns an seine Steuerbordseite! Aber sachte!“

„Aye, Käpp’n.“

Hein Holst nickte; mit solchen Manövern kannte er sich aus. Eine Hand auf eine Spake des Steuerrades und mit der anderen den Hebel des Maschinentelegrafen umklammernd, ließ er das Boot sacken, bis sich an Backbord der hohe Steven des Havaristen heranschob. Näher und näher kam er, füllte fast schon die Brückenfenster aus. Die See zwischen den Booten kochte, spritzte hoch bis zur Brücke und überschüttete die an Deck bereitstehenden Männer mit eiskaltem Wasser. Hein Holst stand der Schweiß auf der Stirn. Auch für ihn als erfahrenen Kanalskipper war es nicht einfach, beide Boote bei dem herrschenden Seegang auf Abstand zu halten und nicht vom Sog des größeren, ehemaligen Trawlers an diesen herangezogen zu werden.

„Wahrschauuu…!“

Zu spät. Ein harter Bums ging durch das Kampfboot, knirschend rieben sich die Bordwände aneinander. Fender wurden plattgedrückt, eine Scheuerleiste splitterte. Aber Hein Holst hatte schon reagiert. Mit „Backbordmaschine voll voraus“ und Hartruder scherte M 328 vom VP-Boot ab.

„So geht’s also nicht.“ Kadelbach steckte seinen Kopf ins Ruderhaus. „Über UK mal nachfragen, ob er sich aus eigener Kraft halten kann!“

„Komme an das Leck nicht heran“, quäkte die Antwort aus dem Lautsprecher. „Aber Wassereinbruch steht. Die Pumpen schaffen das, zumindest bis Windau.“

„Entlassen nach Windau“, entschied Kadelbach. „VP 302 geht als Geleitschutz mit. Gute Fahrt. VP 302 mitgehört?“

„Drei-null-zwo hat mitgehört. Melde mich ab.“

Kadelbach ließ M 423 aufschließen, sodass beide Boote wieder eine Dwarslinie bildeten. Sie waren jetzt die einzigen Vertreter der Kriegsmarine vor Sworbe-Ost. Offenbar hatten das auch die Sowjets mitbekommen, denn die tauch-

ten jetzt im Küstendunst wieder auf.

„Drei Fugas und vier Schnellboote, Herr Oberleutnant. Kurs Süd.“ „Über UK an vier-zwo-drei: Abfallen! Staffel Steuerbord achteraus! An AO: Feuererlaubnis für die Zehnfünf und Bofors!“

Das Krachen der Salven ließ ihn zusammenzucken. An diesen harten, kompromisslosen Schlag und die sengende Druckwelle würde er sich wohl nie gewöhnen können. Harte Detonationen auch von M 423, das das Schussfeld für das Kampfboot freigemacht hatte und ebenfalls die Fugas unter Beschuss nahm. Die Aufschläge lagen eng zusammen, gabelten den vordersten Minensucher förmlich ein.

„Raus, was rausgeht!“, rief Kadelbach zum Leitstand hoch.

„Wir haben nur noch 160 Schuss.“

„Trotzdem!“, brüllte der Kommandant zurück. „Immer an Kleist denken: Nicht kleckern – klotzen!“

Als ob sie es gehört hätten, brüllten die beiden Zehnkommafünf wieder auf. Fünfzehnmal in der Minute, alle vier Sekunden eine Salve. Und mit jeder Salve rauschten 30 Kilogramm Stahl und Sprengstoff zum Gegner hinüber. Dazwischen das Gehämmer der Bofors, die mit ihrem stotternden Knallen die Pausen zwischen den Geschützsalven ausfüllten. Der konzentrierte Beschuss beider Boote zeigte schnell Wirkung. Die Russen drehten, wanden sich zwischen den Aufschlägen hindurch und zogen sich – wieder einmal – fluchtartig nach Norden zurück.

„FT von 9. Sicherungsdivision, Herr Oberleutnant.“

Kadelbach quittierte und las den Spruch mit gerunzelter Stirn. Die Gruppe Kadelbach wurde angewiesen, die Küste südwestlich Kaavinia umgehend unter Artilleriebeschuss zu nehmen zwecks Entlastung der dort kämpfenden deutschen Soldaten.

„Bei unseren knappen Munitionsbeständen?“, zweifelte AO Freitag. „Wir haben für jedes Geschütz nur noch 60 Schuss!“

„Dann jagen Sie sie raus! Über UK an vier-zwo-drei: Im Kielwasser folgen! Artillerie klar zum Küstenbeschuss!“

Brummend verholte sich der AO wieder zum Leitstand und ließ die Granaten an die Geschütze mannen, während hinter ihnen M 423 ins Kielwasser einscherte. Die kurze Verschnaufpause nutzten die Männer, um hastig ein paar belegte Brote hinunterzuschlingen und sich wenigstens innerlich am heißen Kaffee zu erwärmen. Gleich, in wenigen Minuten, würde wieder ihr voller Einsatz verlangt werden.

„Kaavinia querab, Herr Oberleutnant.“

„Auf halbe Fahrt gehen!“

Sie standen auf 58 Grad Nord. Der Befehl lautete, die Küste südwestlich des Ortes zu beschießen. Kadelbach suchte durch das Glas nach Zielen; irgend etwas, was auf die Anwesenheit russischer Einheiten hindeutete. Artilleriefeuer drang an sein Ohr, gedämpfte Explosionen.

„Geschützfeuer in Grün 7-0“, meldete der Leitstand.

Jetzt konnte Kadelbach sie auch sehen – eine Reihe rotgelber Blitze an dem dunklen Küstenstreifen und weiter landeinwärt ebenfalls. Dort mussten die russischen Stellungen sein.

„Über UK an 423: Feuererlaubnis auf erkannte Ziele in 2-5-0 bis 2-6-0 Grad. An AO: Feuererlaubnis!“

Donnernd verließen die Granaten die Rohre und heulten zum Feind hinüber. Salve auf Salve jagten die Boote hinaus, wobei das Feuer immer weiter landeinwärts verlegt wurde. Befriedigt sah Kadelbach die Einschläge in den Stellungen; sah Explosionsblitze und hochgeschleuderte Dreckfontänen, bis es nichts mehr zu feuern gab und auch die letzte Kartusche im Seegang über das Deck rollte.

„FT an 9. Sicherungsdivision: Küstenbeschießung erfolgreich durchgeführt. Verschossen. Keine feindlichen Einheiten südlich 58 Grad Nord.“

Die Antwort des Kommandierenden Admirals ließ nicht lange auf sich warten. Kadelbach las sie über Bordlautsprecher vor: „Gut gemacht, M 328. Weiter so! Einlaufen Windau nach Eintreffen Ablösung M 17, M 155, M 203!“

Die Lords vernahmen es mit Freude. Eine durchwachte Nacht, ein Tag voller Kämpfe lagen hinter ihnen. Sie hatten geschossen, was die Rohre hergaben, und ihnen selbst waren die Granaten um die Ohren geflogen. Jetzt waren sie müde, ausgelaugt und sehnten sich nach ein paar Stunden Schlaf.

„Und dann machen wir ordentlich einen drauf!“

Aber daraus wurde noch nichts. Als in der Nacht die Ablösung vor Sworbe eintraf, nahm das Kampfboot Kurs auf Windau; mit „beide Maschinen große Fahrt voraus“, wobei die Heizer immer noch ein paar Umdrehungen dazumogelten. „Heimatumdrehungen“ nannten sie das.

Festmachen in Windau: 2 Uhr.

„Feuer einstellen! Über UK an alle: Wendung nach Steuerbord auf Gegenkurs“

M 328 nimmt die Verfolgung des Gegners nicht auf

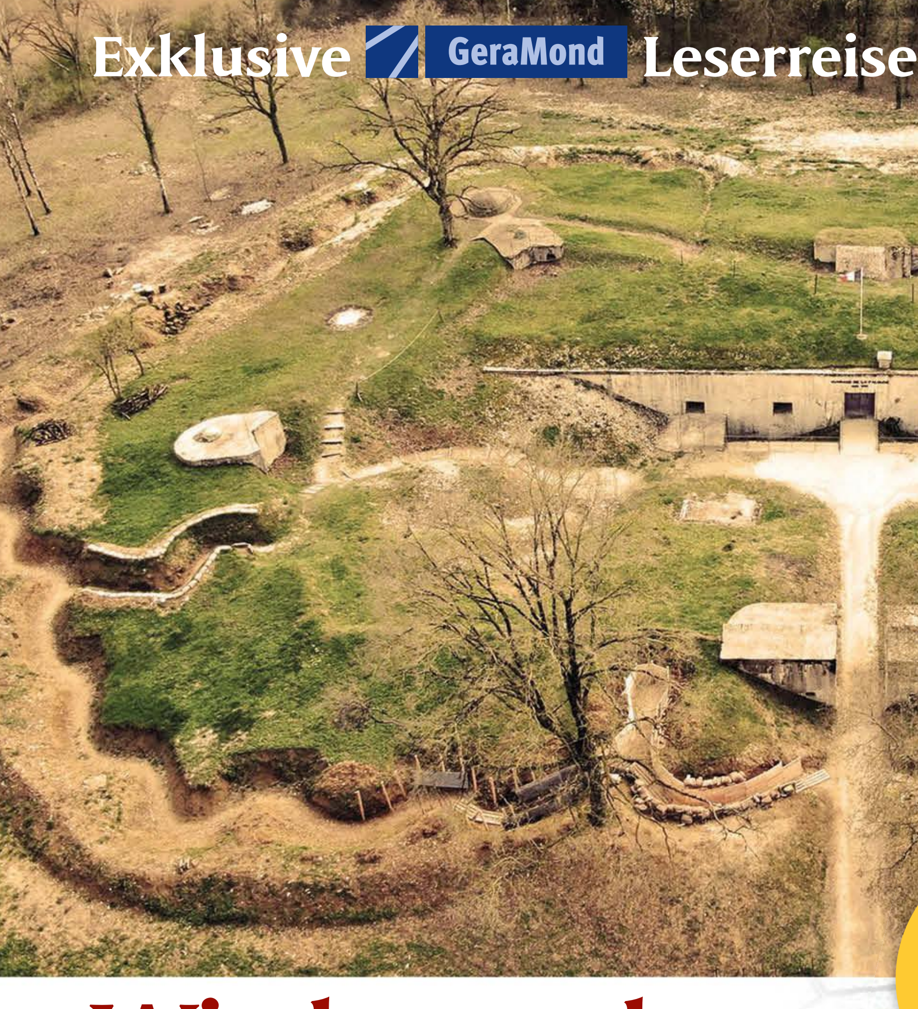
Danach Munitionsübernahme, Ausbesserung von Gefechtsschäden. Bevor die Männer am Morgen des 22. November todmüde in ihre Kojen fielen, hörten sie noch den Wehrmachtsbericht:

„Östlich der Halbinsel Sworbe versenkten Minensucher und Vorpostenboote ein sowjetisches Minensuchboot, schossen ein Schnellboot in Brand und beschädigten ein Kanonenboot so schwer, dass es strandete.“

Bis zum Ende des Krieges blieb das Kampfboot im Einsatz in der Ostsee, wobei es in allen Gefechten nie ernsthaft beschädigt wurde. Unter der umsichtigen Führung von Oberleutnant zur See Dr. Hans Kadelbach – am 1. Dezember 1944 zum Kapitänleutnant befördert – hatte das Boot auch nicht einen Toten zu beklagen. Selbst die Anzahl der Verwundeten hielt sich mit fünf Mann in engen Grenzen. Nach Kriegsende wurde das Boot desarmiert und mit der alten Besatzung in die Flotte der German Minesweeping Administration (GMSA), des deutschen Minenräumdienstes, eingereiht. Dort tat es bis zu seiner Übergabe an die US Navy am 9. April 1947 Dienst und fuhr dann ab dem 20. Juli 1949 als Tender *Antilope* unter italienischer Flagge, bis es 1959 abgebrochen wurde. Ein glückhaftes Boot! ⚓

In der nächsten Ausgabe: Auf Schleichwegen in die Heimat – deutsche Handelsschiffe als Blockadebrecher im Kriegseinsatz.

Exklusive GeraMond Leserreise



Wieder nach Verdun!

Vom 27.–31. Oktober 2019

Wegen des großen Erfolges bieten wir allen Lesern im Herbst nochmals die Gelegenheit, mit uns die Schlachtfelder des Ersten Weltkriegs zu besuchen

Ein unvergessliches Erlebnis – so lautete die einhellige Meinung der rund 60 Leser, die im Frühjahr an den ersten beiden GeraMond-Leserreisen nach Verdun teilgenommen haben. Gemeinsam mit dem deutschsprachigen Fremdenführer Pierre Lenhard zogen die Gruppen über die Schlachtfelder an der Maas, drangen in erhaltene Festungen und Stellungssysteme vor, besuchten Museen und Gedenkstätten, verweilten vor Denkmälern und auf Friedhöfen. Nirgends bekommt man einen so intensiven Eindruck von den Kämpfen des Ersten Weltkriegs wie dort.

Aber natürlich lässt sich auch ein gelungenes Angebot noch weiter verbessern. Und so haben wir für die kommende dritte Reise ein modifiziertes Programm ausgearbeitet, das Ihnen noch mehr Abwechslung bietet. Neu dabei ist etwa das wiederhergerichtete Zwischenwerk von Falouse, in dem lebensechte Puppen den damaligen Alltag der Soldaten anschaulich machen. Und damit es neben der Militärgeschichte auch Raum für Entspannung und Einkaufsbummel gibt, ist nun auch ein ausgiebiger Rundgang durch die Stadt Verdun eingeplant.

Infos, Preis & Buchung

Termin: 27.–31. Oktober 2019

Reisepreis (Doppelzimmer): 760 € p. P. bei mind. 25 Teilnehmern, 723 € p. P. bei mind. 30 Teilnehmern, Einzelzimmerzuschlag 136 € p. P.

Leistungen:

- Bus ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- 4 Übernachtungen im 3-Sterne-Hotel (Landeskategorie) im Doppelzimmer mit Bad oder Dusche/WC mit idealer Lage am östlichen Stadtrand und kurzen Wegen zum ehemaligen Schlachtfeld
- Täglich Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Städtesteuer
- Führung in deutscher Sprache durch Pierre Lenhard am 28., 29. und 30. Oktober 2019
- Eintritte Mémorial de Verdun, Fort Douaumont und Vaux, Vauquois und Beinhaus

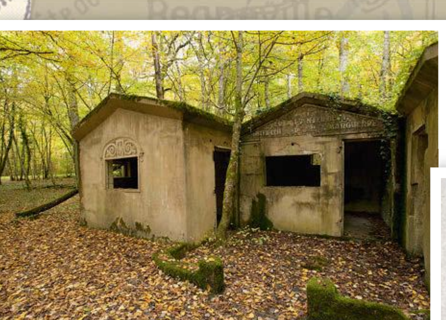
Buchung und weitere Infos vom Veranstalter Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen, Tel.: +49 2642 2009-29, E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de

Fotos: Skyviewmeuse, picture-alliance, www.commedesimages.de (6), Slg. René Reuter (2) und Frédéric Radet, Markus Wunderlich



Das Programm

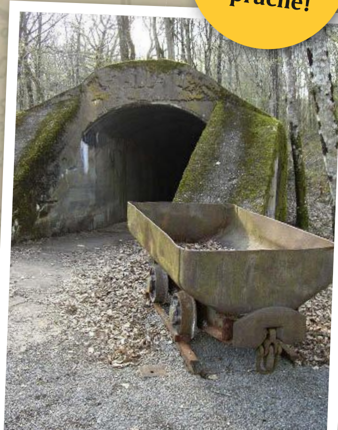
Alles in deutscher Sprache!



1. Tag:

Besichtigung der Bunker bei Loison und des Marinegeschützes von Duzey, Soldatenfriedhof Azannes 1 und Rundgang im Caureswald, wo am 21. Februar 1916 der deutsche Angriff begann







2. Tag:

Sightseeing in der Stadt Verdun mit Empfang im Hotel de Ville, Besuch eines privaten Stadtmuseums. Schlachtfelder am linken Maasufer: Stollensystem von Vauquois (Minenkrieg)





3. Tag:

Festungen und Erinnerungsorte: Ouvrage de la Falouse, Thiaumont und Fort Douaumont, zentrales Museum von Verdun, das Beinhaus mit Friedhof, zerstörtes Dorf Fleury









PRÄCHTIGE KULISSE: Landung des „Amundsen-Wals“ D-1422 am 26. August 1930 in New York
Foto: SZ-Photo/Imagno

Wolfgang von Gronau

Der „fliegende Prinz von Homburg“

Als junger Offizier der Kaiserlichen Marine lernte Wolfgang von Gronau das Fliegerhandwerk, das er nach dem Krieg nicht nur verfeinerte, sondern als Luftfahrtpionier Anfang der 1930er-Jahre prägend gestaltete

Von Andreas von Klewitz

Wer List auf Sylt besucht, wird auf dem Hafengelände seine Gedenktafel finden: Wolfgang von Gronau. Unweit der Stelle, wo heute das „Erlebniszentrum Naturgewalten Sylt“ Besucher in seine Mauern lockt, war er Anfang der 1930er-Jahre zu seinen spektakulären Langstreckenflügen im Wasserflugzeug gestartet.

Die Anlagen sind längst verschwunden. Dafür ist Gronau Ehrenbürger von List, und das mit gutem Grund, denn durch seine Pionierleistung hatte er nicht nur sich, sondern auch den Ort in die Schlagzeilen gebracht. Mit Gronaus Hilfe entwickelte sich List von einer unbedeutenden Fischersiedlung zum Fliegerhorst und wurde schließlich das, was es heute ist: ein beliebtes Tourismusziel und Deutschlands nördlichstes Seebad.

Auf dem Kreuzer *Hertha*

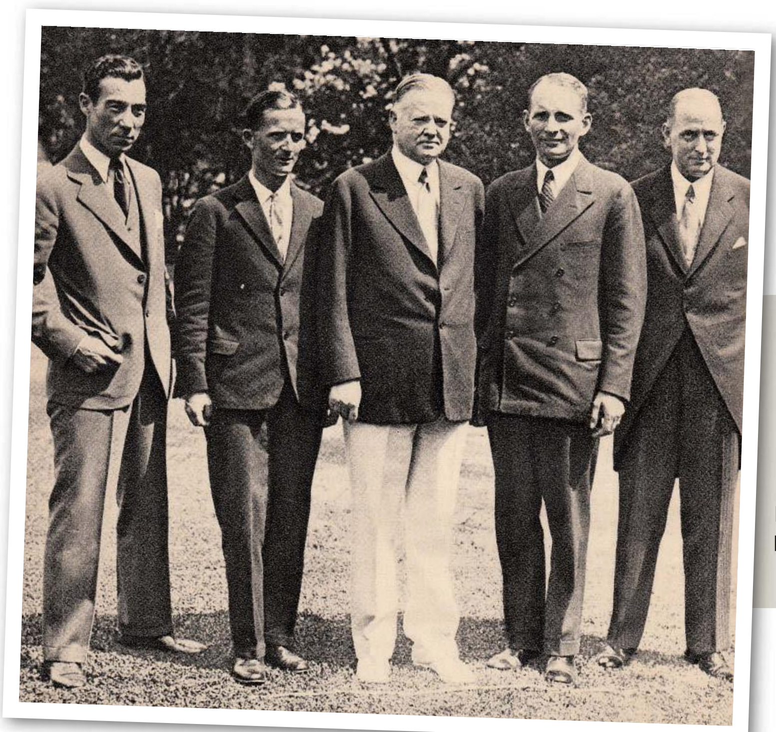
Hans Wolfgang Gronau (seit 1913 „von Gronau“) wurde am 25. Februar 1893 als Sohn eines Artilleriegenerals in Berlin geboren. Am 1. April 1911 trat er in die Kaiserliche Marine ein und war als Seekadett zunächst auf dem Kreuzer *Hertha* eingesetzt. Zwei Jahre später, nach Abschluss der Ausbildung



GLÜCKLICH UND STOLZ: Empfang Gronaus (stehend) und seiner Begleiter, nachdem sie auf dem Flug nach New York die Färöer Inseln, Green Bay (kanadische Provinz Neufundlands und Labradors) und die Provinz Nova Scotia überflogen hatten
Foto: SZ-Photo/Imagno

auf der Marineschule Mürwik, diente er auf dem Schlachtkreuzer *SMS Von der Tann* und im Ersten Weltkrieg, inzwischen zum Leutnant zur See befördert, als Adjutant auf dem Linienschiff *SMS Brandenburg*. Im selben Jahr noch wechselte Gronau zu den Seefliegern und war nach einer Flugzeugführerausbildung auf den Seefliegerstationen Norderney und Borkum und als Flugleiter auf einem Hilfsschiff eingesetzt.

1916 kam er zum Seeflieger-Versuchskommando nach Warnemünde und wurde Adjutant der II. Seefliegerabteilung. Im April 1917 folgte die Beförderung zum Oberleutnant zur See und Verwendung als 1. Adjutant im Stab des Kommandeurs der Flieger der Hochseeflotte. In den letzten Kriegstagen übernahm er die Leitung der Seefliegerstation in Wilhelmshaven. Nach Kriegsende wechselte er zum „Grenzschutz Ost“, im November 1919 schied er aus dem Militärdienst aus.



AUDIENZ IM WEISSEN HAUS: Die Besatzung von D-1422 bei US-Präsident Herbert Clark Hoover 1930

Foto: Archiv

Sieger im Flugwettbewerb

Gronaus Karriere als Flugpionier begann Mitte der 1920er-Jahre, als er als Mitglied der Deutschen Versuchsfliegerschule (DVS) deren Seeflugabteilung in Warnemünde übernahm. Bereits 1925 hatte er mit einem Schwimmer-Aufklärungsflugzeug vom Typ Heinkel HE 5 einen Höhenrekord aufgestellt. 1926 wurde er Sieger im Deutschen Seeflugzeugwettbewerb. Schon damals plante der ehemalige Kaiserliche Seeoffizier eine Atlantiküberquerung und erhielt dabei Unterstützung von den Firmen Dornier und Shell. Ausgangspunkt seiner Flüge war die von ihm aufgebaute und geleitete Schulstation in List. Welche Schwierigkeiten sich ihm anfangs entgegenstellten, hat er in seinem Buch *Im Grönland-Wal* (1933) festgehalten. Dort heißt es:

„Ich erkannte, daß ich ganz allein, ohne jede Hilfe, den Plan durchführen mußte. Da ich mittlerweile Leiter der Seeflugzeugführer-Abteilung bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule geworden war, die die Stationen in Warnemünde und List betrieb, war eine Möglichkeit hierfür – wenn auch eine sehr primitive – gegeben. In den Besitz von List war ein altes Flugboot übergegangen, ein Dornier-Wal, erbaut im Jahre 1925 auf Bestellung des norwegischen Forschers Amundsen.“

Roald Amundsen brach 1925 mit dem Dornier-Wal Richtung Nordpol auf, musste aber seine Expedition vorzeitig aufgeben und mehrere Wochen im Eis verbringen. Gronau hatte mehr Glück. Nach einem wenig erfolgversprechenden Probeflug mit Amundsens Oldtimer nach Norderney verlief ein 1928 unternommener Ausflug Richtung Norwegen und die Färöer-Inseln positiv. Ein im Folgejahr unternommener Islandflug zeigte allerdings, dass die Vorbereitungen für einen Atlantikflug noch nicht ausreichten. Erst im Sommer 1930 war es so weit. Mit dem Copiloten und Lister Lehrerkollegen Eduard Zimmer, dem Funker Fritz Albrecht und dem Bordmonteur Franz Xaver Hack hob der „Amundsen-Wal“ mit dem Kennzeichen D-1422 zu seinem ersten Fernflug ab.

> „Start bei Windstille am Montag, dem 18. August 1930, um 2 h 20’ vormittags von List auf Sylt. Fluggewicht 6850 kg. Brennstoffvorrat 2350 Liter. Anfangs Westwind, später Stille, blauer Himmel, blaues Meer, dann leicht südliche Winde“
>
> Gronaus Eintrag in sein Tagebuch

Die Hochstimmung hielt nicht lange an. Ein plötzlicher Wetterwechsel machte den Männern zu schaffen, sodass man erleichtert war, am Abend die Färöer-Inseln zu erreichen. Weiter ging es nach Reykjavik. Erst hier verriet Gronau der Crew seinen Plan, den Atlantik überqueren zu wollen. Die vorgesetzten Behörden hatte er nicht informiert, da er befürchtete, dass man ihm den riskanten Flug verbieten würde. Die Besatzung war überrascht, sicherte ihm aber ihre Unterstützung zu. Voller Zuversicht setzte man die Reise nach Grönland fort. Von dort ging es nach Labrador, Neufundland und schließlich nach New York. Als die Maschine am Nachmittag des 26. August 1930 auf dem Hudson-River landete, war der Hafen von Menschen gesäumt. Gronau und seine Crew wurden von der Presse bestürmt, er selbst hielt eine Radioansprache.

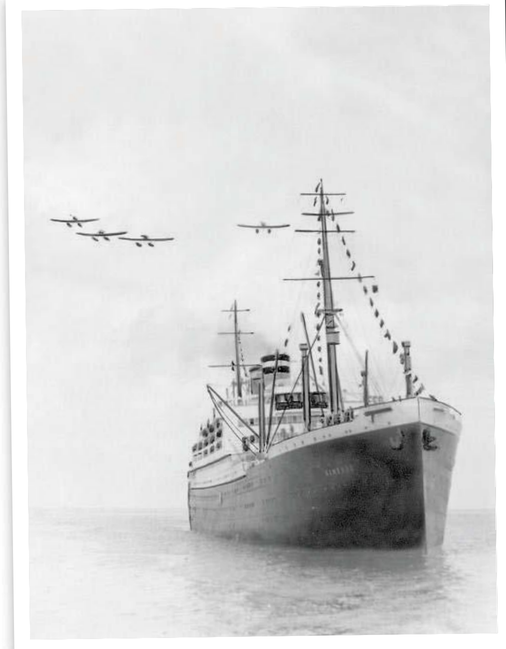
Erfolg im Schwimmflugzeug

Offen blieb die Frage, wie man in Deutschland auf das eigenmächtige Abenteuer reagieren würde. Gronau hatte auch dieses Mal Glück. Niemand Geringerer als Reichsverkehrsminister Theodor von Guérard gratulierte ihm in einem Telegramm zu seinem Erfolg und schenkte ihm eine Prachtausgabe von Kleists *Prinz Friedrich von Homburg*. Das war kein Zufall. Heinrich von Kleists Drama von dem preußischen Prinzen, der gegen höheren Befehl eine Schlacht gewinnt, vors Kriegsgericht kommt und schließlich begnadigt wird, besaß durchaus Parallelen mit Gronaus Fall. Dass der Flugpionier sich in seinem Buch als „fliegenden Prinzen von Homburg“ bezeichnet, zeigt jedenfalls, dass er den Wink des Ministers sehr wohl verstanden hatte.

Der erste deutsche Transatlantikflug in einem Schwimmflugzeug war gelungen. Man überhäufte Gronau und seine Männer mit Ehrungen und Glückwünschen, unter den Gratulanten befanden sich auch die Flugpioniere Charles Lindbergh und Charles Kingsford-Smith. Nach Abstechern nach Buffalo und Chicago ging es über Cleveland noch einmal zurück nach New York. Hier bereitete man den Männern abermals einen herzli-



BERUFUNG: Bereits 1926 gelang es Gronau, mit einer Heinkel He 5 (D-937) einen Höhenrekord für Seeflugzeuge aufzustellen Foto: Archiv



GROSSE BEGEISTERUNG: Wasserflugzeuge und ein Dampfer begrüßen Wolfgang von Gronau nach seinem Flug über den Atlantik 1930 Foto: SZ-Photo/Scherl

chen Empfang, wobei Gronau die Ehrenbürgerurkunde der Stadt erhielt. Krönender Abschluss war eine Einladung des US-Präsidenten Herbert Hoover nach Washington. Danach trat die Crew von New York aus die Heimreise nach Deutschland an.

Gronaus zweites spektakuläres Fernunternehmen war sein Grönlandflug im Sommer 1931. Dafür stand diesmal ein modernes Flugzeug zur Verfügung, eine Dornier Do J II b Bos mit dem Kennzeichen D-2053. Starttag war der 8. Juli 1931. Die Route verlief über die Färöer-Inseln zunächst nach Reykjavik und anschließend nach Grönland. Am Scoresbysund wurde die Besatzung von Eskimos mit allen Ehren willkommen geheißen.

Chicago, New York …

Gronaus Plan, anschließend über das Inlandeis nach Godthåb (Nuuk) zu fliegen, war allerdings von allerlei Problemen begleitet. Zwar entdeckte er unterwegs ein nach ihm benanntes Randgebirge, dafür spielte bald die Technik verrückt. Zunächst riss die Funkverbindung über mehrere Stunden ab, dann ging der Brennstoff zur Neige. Ein Motorschaden zwang die Crew schließlich, den Rest der Strecke im Tiefflug zurückzulegen.

Nach einem mehrtägigen Reparaturaufenthalt in Godthåb konnte endlich die Reise

AUSGANGSORT LIST Gronaus großer Flug 1932

ARKTISCHER OZEAN
GRÖN-LAND
ALASKA
KANADA
NORD-AMERIKA
SÜD-AMERIKA
EUROPA
ASIEN
AFRIKA
AUSTRALIEN
PAZIFISCHER OZEAN
ATLANTISCHER OZEAN
INDISCHER OZEAN
Kanaga Island
Dutch Harbour
Cordova
Prince Rupert
Winnipeg
Milwaukee
Chicago
St. Clairsee
Montreal
Cartwright
Ivigtut
Reykjavik
Seydisfjord
List auf Sylt
Friedrichshafen
Rom
Athen
Zypern
Bagdad
Basra
Bender-Abbas
Karachi
Bombay
Chilka Lake
Colombo
Akyab
Rangoon
Batavia
Surabaya
Zamboa
Manila
Hong-Kong
Shang-hai
Osaka
Tokio
Nemuro
Paramusir

Grafik: Anneli Nau



WELTUMSPANNEND: **Seine Route führte Gronau 1932 unter anderem nach Shanghai (links), um am Ende auf dem Bodensee zu landen (oben)** Fotos: SZ-Photo/Scherl, Sammlung Klewitz

Richtung Westen fortgesetzt werden. Dabei überflog der inzwischen reichlich ramponierte „Grönland-Wal" Labrador und steuerte nach einer Zwischenlandung in Harrison weiter nach Chicago. Abermals gab es einen begeisterten Empfang für die Deutschen, so auch in New York, von wo aus man schließlich wieder nach Europa zurückkehrte.

Gronaus dritter und zugleich spektakulärster Flug war seine Weltumrundung im Jahr 1932. Dafür bediente er sich nochmals seines bewährten „Grönland-Wals". Bei der Crew allerdings gab es eine Umbesetzung. Der bisherige Copilot Eduard Zimmer wurde durch Ghert von Roth ersetzt. Am 22. Juli 1932 startete man bei Windstille und spiegelglatter See. Die Route führte erneut von List über Reykjavik nach Grönland und von dort nach Cartwright/Labrador. Insgesamt 28 Stunden brauchte die Maschine für die Route von Kontinent zu Kontinent.

Von Cartwright ging es weiter nach Montreal und schließlich Richtung Detroit, wo die Mannschaft Gast des Automobilfabrikanten Henry Ford war. In Milwaukee wartete ebenfalls ein Empfang auf die Crew. Gronau wurde zum Ehrenmitglied der Steuben-Gesellschaft ernannt und trug sich in das Goldene Buch der Stadt ein. Weiter ging es Richtung Nordwestkanada, von dort schließlich nach Alaska und über die Aleuten nach Japan.

Damit begann die letzte Etappe von Gronaus Weltumrundung. Angesteuert wurden unter anderem Tokio, Shanghai, Hongkong, die Philippinen, Indonesien, Burma (Myanmar), Indien, Ceylon (Sri Lanka), Pakistan, Iran, Irak, Zypern und Athen. Letzte Station war Rom. Hier hatte Mussolinis Luftfahrtminister einen Festakt vorbereitet und stellte Gronau dem „Duce" vor. Im November 1932 kehrte die Crew schließlich nach über 44.000 Flugkilometern wohlbehalten nach Deutschland zurück.

PROMINENZ UNTER SICH: **Gronau (links) im Gespräch mit dem amerikanischen Flieger Charles August Lindbergh in Berlin 1936; mit dem Rücken zur Kamera der damalige Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium, Generalleutnant Erhard Milch** Foto: SZ-Photo/Scherl

Abschied vom aktiven Fliegen

Wolfgang von Gronau sollte keine weiteren Fernflüge unternehmen. Nach Hitlers „Machtergreifung" wurde er Ministerialrat im Reichsluftfahrtministerium und blieb Leiter der Seeflugzeugausbildung. Als die Seeflugstationen 1934 in die noch getarnte Luftwaffe überführt wurden, schied er aus der DVS aus. Anschließend amtierte er als Präsident des Aeroclubs Deutschland und Vizepräsident der Fédération Aéronautique Internationale.

Im März 1936 trat Gronau als Hauptmann der Reserve in die Luftwaffe ein und diente ab 1939 als Luftwaffenattaché in Tokio, zuletzt im Rang eines Generalmajors. Nach der Kapitulation 1945 war er in Japan interniert und danach bis 1947 in amerikanischer Kriegsgefangenschaft. Wolfgang von Gronau starb am 17. März 1977 in Frasdorf/Oberbayern. Beigesetzt ist er auf dem Friedhof der St. Jürgen-Kirche in List. Heute erinnern die Bergkette „Gronau Nunataks" und der „Gronau Glacier" im ostgrönländischen König-Christian-IX-Land an den Flugpionier. Zudem sind mehrere Straßen in der Bundesrepublik nach ihm benannt. ⚓

Schiffe gaben Zuversicht und Hoffnung

Mit der *Harmony* nach Labrador



An den Ufern der Hafenstadt Stromness (Orkney-Inseln), in manchen Vorgärten und auf dem Friedhof kann man seltsame graue Steine sehen, in denen an wolkenlosen Tagen blaue Einschlüsse aufstrahlen. Doch wie kommt Labradorit, ein durch seine Verwendung als Schmuckstein bekanntes Mineral, auf eine Insel, die fast vollständig aus Sandstein besteht?

Die Antwort gibt das Museum. Einst wohnte hier der Schiffskapitän Henry Linklater (1832–1896). Bei seinem Haus auf einer im Hafen gelegenen Insel, aber nicht nur dort, befinden sich noch heute viele dieser Steine. Linklater befehligte das Schiff *Harmony*, das der S.F.G. (Brethren's Society for the Furtherance of the Gospel) gehörte, einer englischen Missionsgesellschaft, die mit der Brüdergemeine in Herrnhut/Sachsen verbunden war.

Reger Warentausch

Bereits 1771 hatten die Herrnhuter bei den damals „Eskimo" genannten Inuit an der Nordostküste Labradors die Missionsstation Nain errichtet, der bald weitere folgten. Seitdem fuhr jährlich ein Schiff dorthin. Es transportierte die Missionare und versorgte die Stationen mit Gütern und Handelswaren. Zurück brachte es Pelze, Robbentran, Trocken- oder Salzfisch – und Steine als Ballast, oft von einer Labradorit-Fundstätte bei Nain. Wenn die *Harmony* bei der Rückkunft in Stromness anlegte, wurde dieser Ballast entladen. Die von Linklater befehligte *Harmony* war nicht das einzige Schiff, das von der S.F.G. nach Labrador entsandt wurde. Zwischen 1770 und 1926 gab es insgesamt zwölf Missionsschiffe.

Das erste, die 80-Tonnen-Slup *Jersey Packet*, segelte im Sommer 1770 unter Kapitän Francis Mugford von London zur fels- und inselreichen, damals noch kaum kartierten nördlichen Labrador-Küste. An Bord waren zehn wagemutige Missionare, die in dem



Die Herrnhuter Brüdergemeine, eine evangelische Freikirche, begann im 18. Jahrhundert Missionsstationen in aller Welt zu errichten, um „Heiden“ die Botschaft Jesu Christi nahezubringen – auch in Labrador im Nordosten des heutigen Kanada. Fünf der insgesamt zwölf Versorgungsschiffe hießen *Harmony*

Von Mechtild Opel

MISSIONSSCHIFF *HARMONY*: Die kleinen Missionsgemeinden an der Küste Labradors waren anfangs von kleinen Versorgungsschiffen abhängig. Kamen diese auch nur zu spät, konnte das katastrophale Folgen haben Foto: Rebecca Marr, © Stromness Museum

unbekannten Land einen geeigneten Siedlungsplatz fanden und bald das Vertrauen der Inuit gewannen.

In Sturm und Treibeis

Im Folgejahr führte Mugford die Brigg *Amity*, die nach 13 Wochen Überfahrt durch Stürme und Treibeis erst im August den im Vorjahr ausgesuchten Siedlungsplatz erreichte. An Bord waren ein vorgefertigtes Holzhaus, Werkzeug, Einrichtungsgegenstände sowie Lebensmittel für 18 Monate. Nach dem Entladen segelte das Schiff umgehend wieder los, während die Missionare ihre Station, die sie Nain nannten, aufbauten und sich für das Überwintern einrichteten. Im Sommer darauf sollte die Besatzung der *Amity* zuerst in den fischreichen Gewässern vor Newfoundland Kabeljau fangen und verkaufen, um damit einen Teil der Kosten zu refinanzieren. Das Schiff erreichte Nain erst im Oktober! Hier verzweifelten die Siedler beinahe, denn es mangelte an Lebensmitteln und wichtigen Dingen für den kommenden Winter.

Man befürchtete, die *Amity* sei untergegangen. Dass sie doch noch erschien, sahen die dankbaren Gläubigen als Beweis für die Güte Gottes. Anders als die Inuit waren die deutschen Missionare kaum in der Lage, vom Land und seinen Ressourcen zu leben. Für sie war das nur einmal jährlich ankommende Missionsschiff die Lebensader, die sie mit England und Deutschland verband.

Da sich die Missionsarbeit mit den Inuit erfolgreich gestaltete, weihte man schon 1776 die zweite Station, Okak, ein. Seit 1777 fuhr die 70-Tonnen-Slup *Good Intent* im Sommer zu den beiden Siedlungen. Es mag verwunderlich erscheinen, dass die Missionare kleine Schiffe nutzten, um den stürmischen Nordatlantik zu überqueren. Doch an der zerklüfteten Labrador-Küste mit ihren zahlreichen Inseln, Felszungen und Untiefen, den Gezeitenunterschieden und dem unbe-



BENANNT NACH KAPITÄN FRANCIS MUGFORD: Das Cape Mugford im Norden Labradors Foto: Wolfgang Opel

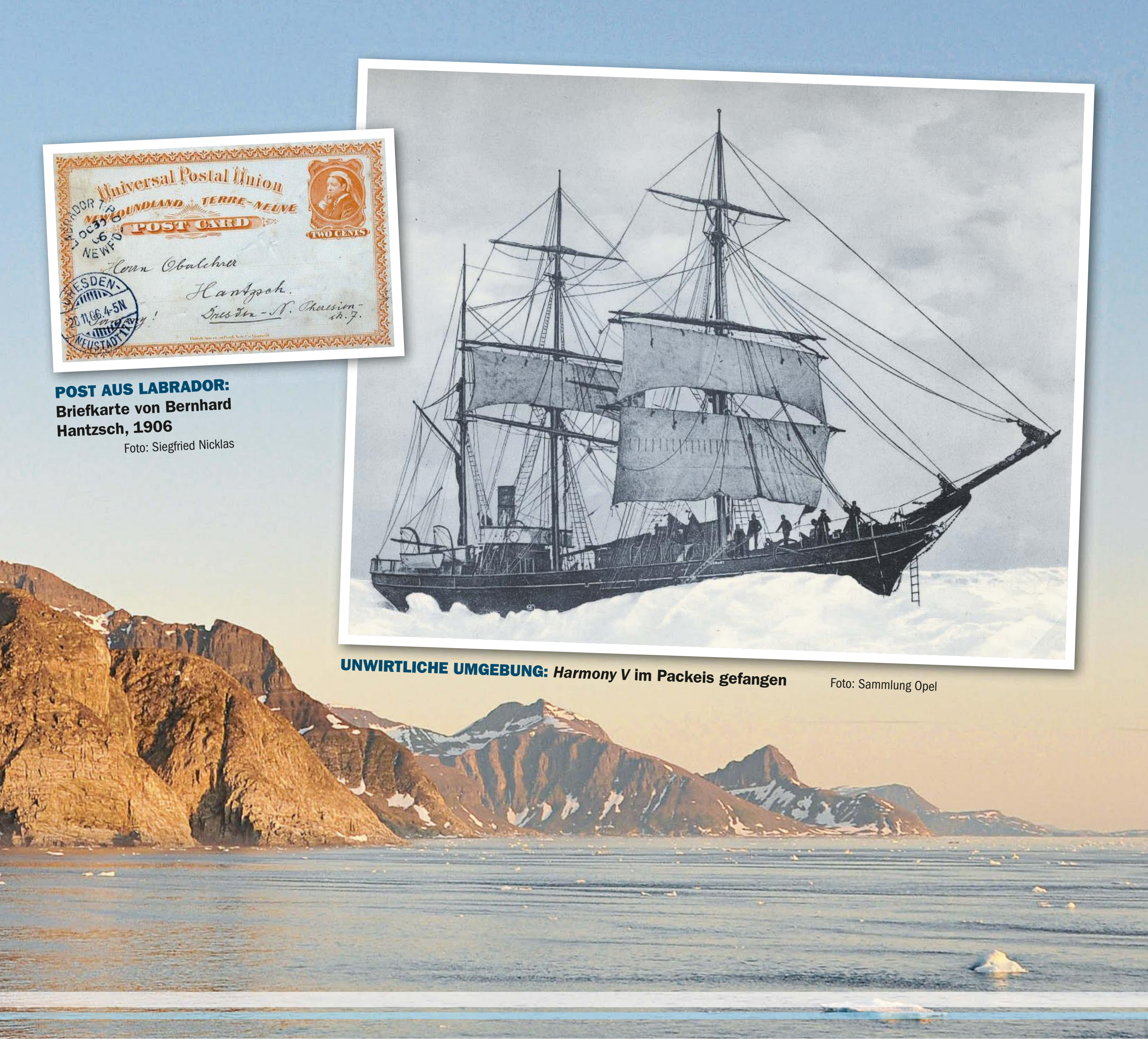
rechenbaren Treibeis waren diese leichter zu manövrieren. Der Nordatlantik war in jenen Jahren nicht nur wegen der Wetterunbilden und dem Meereis gefährlich. Französische Freibeuter brachten das Schiff 1778 auf, als es sich auf dem Heimweg befand.

Nach langwierigen Verhandlungen erhielten die „Moravian Brethren" (wie man die Herrnhuter Brüder international nennt) 1779 von den USA wie von Frankreich einen Freibrief, der ihr Labrador-Schiff künftig vor Kriegshandlungen und Piraterie schützen sollte. Nachdem die dritte Missionsstation Hoffenthal (Hopedale) entstanden war, ließ die S.F.G. 1787 die erste *Harmony* bauen, eine Brigg von 133 Tonnen. 1803 wurde sie durch die 128-Tonnen-Brigg *Resolution* ersetzt, und 1808 erwarb die S.F.G. die 180-Tonnen-Brigg *Jemima*, die in den folgenden zehn Jahren nach Labrador fuhr.

Ein Schiff als Ereignis

Die Labrador-Missionare zählten ihre Jahre nicht von Januar bis Dezember, sondern als „Schiffsjahr", von der Abreise des Missionsschiffes bis zur herbeigesehnten Ankunft im nächsten Jahr. Neben den dringend benötigten Lebensmitteln, Materialien und Handelsgütern kamen nach einem Jahr Pause endlich auch Briefe aus der Heimat, „Neuigkeiten", die vielleicht schon Monate alt waren, lang erwartete Nachrichten auch über Krankheiten, Geburten und Todesfälle in den Familien und im Freundeskreis.

Wie bedeutungsschwer das Erscheinen des Schiffes war – nicht nur für die Missionare, sondern auch für die Inuit, die mittlerweile von den Handelsgütern abhängig waren – und wie schwierig das Manövrieren durch das Eis, verdeutlicht der Bericht von Hoffenthal im August 1817. Ab Mitte Juli hatten die Inuit auf einem hohen Hügel „Schiffswache" gehalten. „Nach oft wiederholtem, vergeblichem Spähen erscholl endlich am 7ten August der Ruf ‚Umiaksuit!'



POST AUS LABRADOR: Briefkarte von Bernhard Hantzsch, 1906

Foto: Siegfried Nicklas

UNWIRTLICHE UMGEBUNG: ***Harmony V*** **im Packeis gefangen**

Foto: Sammlung Opel

(ein Schiff mit vollen Segeln) vom Berge, und augenblicklich hallte dieser Freudenruf von allen Seiten her wieder, unsre Herzen mit einem Dankgefühl überströmend, welches nicht zu beschreiben ist. Alles eilte auf den Schiffsberg, von wo aus man das Schiff … diesseits des Eises und den äußersten Inseln kreuzen sah, da der Wind conträr war. Unsre Freude war aber von kurzer Dauer, da das Schiff sich (…) wieder weiter entfernte, und endlich (…) ganz verschwand. Am folgenden Tage Nachmittags näherte es sich jedoch der Küste wieder, und am 9ten früh (…) hatten wir endlich die Freude, das Schiff in die Bucht einlaufen (….) zu sehen."

Nun wurden Kanonenschüsse abgefeuert, um die Inuit in der weiteren Umgebung zu informieren. Ab 1818 war die speziell für den Einsatz in Labrador erbaute zweite *Harmony*, eine Brigg von 176 Tonnen, im Einsatz. 1826 hatte sie es besonders schwer, da ein 600 Kilometer breiter Eisgürtel ein sicheres Annähern an die Küste behinderte.

Neue Route

Daraufhin wagte Kapitän Thomas Fraser mithilfe eines Inuit-Lotsen eine neue Schiffsroute von Hopedale nach Nain – küstennah zwischen den Inseln – was zwar gefährlich war, aber gelang. Viele Inuit legten von jeher mit ihren Kajaks lange Strecken an der Küste zurück und kannten sich daher bestens aus. Für den Bau der Missionsstation Hebron, weit im Norden in der baumlosen Tundra, mussten die Missionare viel Baumaterial heranschaffen: aus Europa vor allem Ziegel und Holzbalken. Die *Harmony* war dafür zu klein, sodass man Begleitschiffe anheuerte.

Der Unterhalt von nunmehr vier Stationen machte ein größeres Schiff erforderlich. Die S.F.G. ließ daher im Winterhalbjahr 1831/32 die dritte *Harmony* bauen, einen zweimastigen Rahsegler von 230 Tonnen. 29 Jahre lang bewährte sie sich ohne größere Zwischenfälle. Sie war übrigens das Schiff,



HARMONY IV: **Mit ihr reiste Missionar Jannasch nach Labrador (zeitgenössische Illustration um 1888)** Foto: Sammlung Opel

mit dem der Sorbe Johann August Miertsching 1844 nach Okak reiste und 1849 zurückkehrte, bevor er 1850 als einziger Teilnehmer aus Deutschland an der Entdeckung der Nordwestpassage beteiligt war.

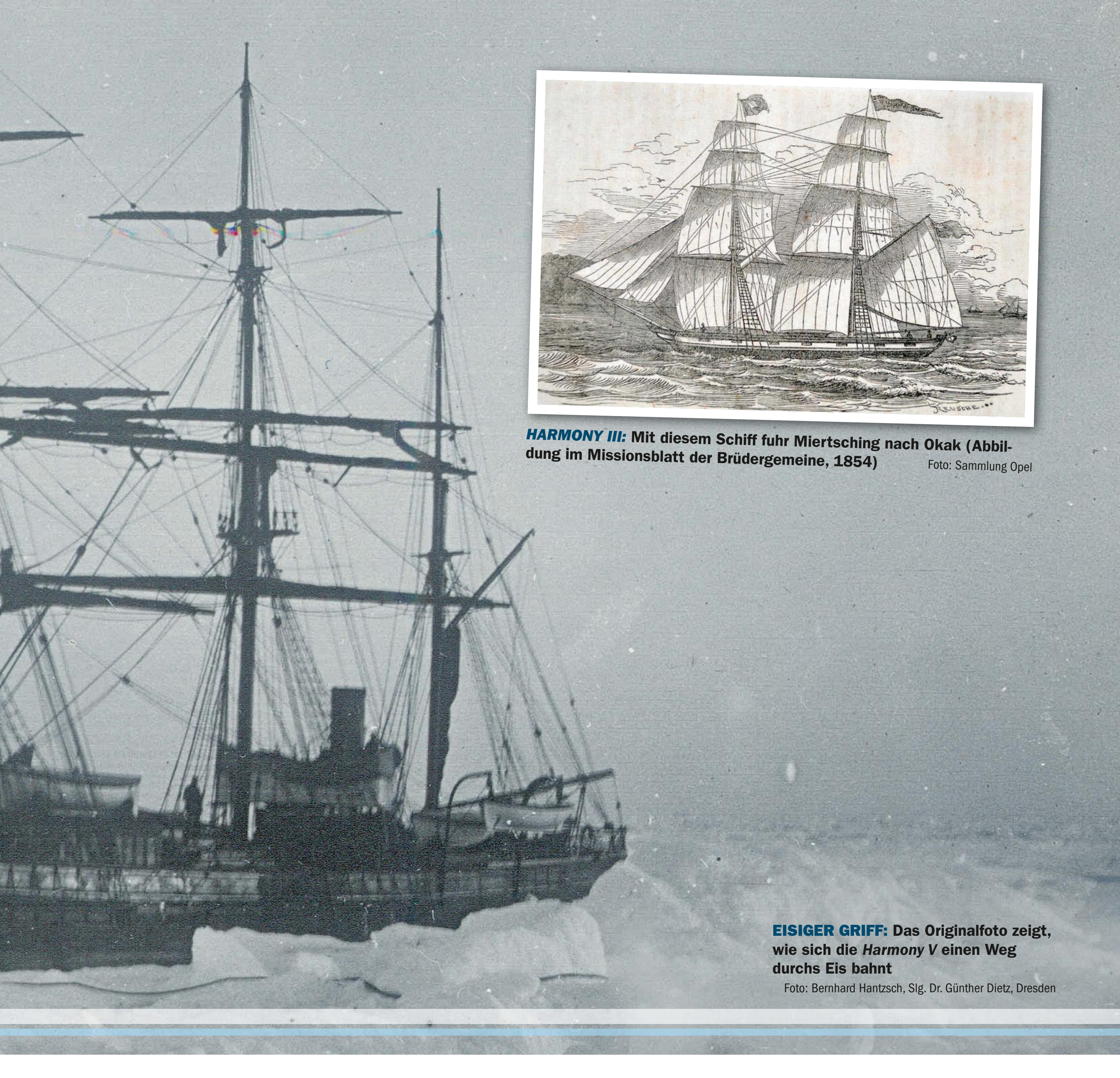
Kollision mit Eisberg

1861 hatte die vierte *Harmony*, eine Bark von 250 Tonnen, ihren Stapellauf. Für die Baupläne holte man den Rat des erfahrenen Arktisforschers Kapitän Sir Francis Leopold McClintock ein. Das neue Schiff konnte wesentlich schneller segeln als ihre Vorgängerin. Das Kommando übernahm der oben erwähnte Henry Linklater, der zuvor als Steuermann die Gewässer vor Labrador bestens kennengelernt hatte. Das Schiff bewährte sich in 36 Dienstjahren.

Für die Missionare gab es in dieser Zeit eine bedeutende Verbesserung: Seit 1879 verkehrte von St. John's in Newfoundland aus mehrmals im Sommer ein Postdampfer nach Hopedale und Nain. Hier war der Briefwechsel mit Verwandten und Freunden in der Heimat nicht mehr ausschließlich vom Eintreffen der *Harmony* abhängig.

In jenen Jahren richteten die Pioniere die neuen Missionsstationen Killinek, Ramah und Makkovik ein. Um die nötigen Baumaterialien und Güter zu transportieren, war mehr Laderaum nötig. Zusätzliche Schiffe wie *Astrea*, *Gleaner* und *Cordelia* halfen aus, doch ständig ein zweites Schiff auszusenden, war für die Missionsgesellschaft zu teuer.

Der Lausitzer Missionar Hermann Theodor Jannasch beschreibt in seinen Lebenserinnerungen einen dreitägigen schweren Sturm, den er 1879 auf seiner ersten Überfahrt nach Labrador erlebte. Schwere Sturzseen ergossen sich über die *Harmony*, und das Rollen und Stampfen ängstigte ihn und seine junge Frau so sehr, dass sie sich nicht trauten, nachts ihre Kojen aufzusuchen. Doch plötzlich lag das Schiff ganz ruhig, obwohl der Sturm weiterhin fürchterlich heulte.



HARMONY III: Mit diesem Schiff fuhr Miertsching nach Okak (Abbildung im Missionsblatt der Brüdergemeine, 1854) Foto: Sammlung Opel

EISIGER GRIFF: Das Originalfoto zeigt, wie sich die *Harmony V* einen Weg durchs Eis bahnt
Foto: Bernhard Hantzsch, Slg. Dr. Günther Dietz, Dresden

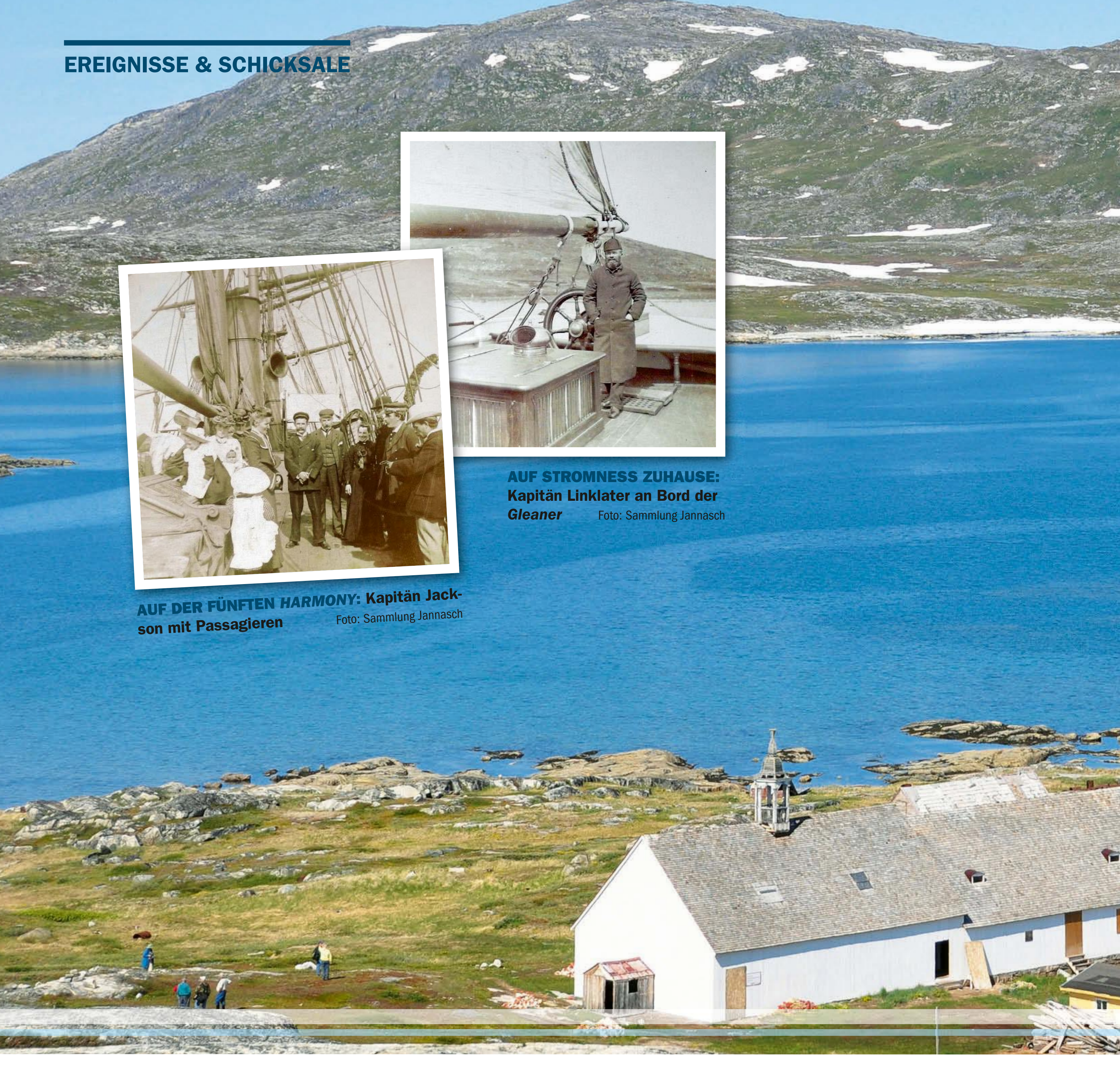
Am Morgen erfuhr Jannasch den Grund: Kapitän Linklater hatte am Vorder- und Hintersteven je einen mit Robbenöl gefüllten Sack aus Segeltuch anbringen lassen, durch den jeweils ein Loch gestochen wurde. Das heraustropfende Öl breitete sich auf dem Wasser um das Schiff aus, und selbst die größten Wellen brachen sich nun bereits am Rand des dünnen Ölfilms und erreichten das Schiff nicht mehr.

Dem Seemann, der als Erster einen Eisberg erblicken würde, hatte Linklater ein Pfund Tabak versprochen – ein Ansporn, der für viele unfallfreie Fahrten sorgte. Doch in einer nebligen Nacht 1895 passierte es: Die *Harmony* kollidierte mit einem Eisberg. Bordwand, Deck und Takelage des bereits gealterten Schiffs erlitten erheblichen Schaden, aber der Rumpf blieb wie durch ein Wunder dicht, und der Rest ließ sich reparieren. Im Jahr darauf überstand sie ihre letzte Fahrt.

Die fünfte *Harmony*

Vorübergehend sandte man einen gecharterten Dampfer nach Labrador, bis die S.F.G. 1901 die *Lorna Doone* erwarb. Ursprünglich ein Segler für den Handel mit China, war sie seit Längerem zum Dampfschiff umgerüstet. Sie hatte sich bereits in der Arktis bewährt, als sie die Russland-Expedition des britischen Seefahrers Joseph Wiggins ins Weiße Meer brachte. 1902 wurde sie in – die nunmehr fünfte – *Harmony* umbenannt. Durch Kombination von Segel- und Dampfantrieb war sie weniger stark von der Witterung abhängig und konnte die Labrador-Küste sogar zweimal jährlich anfahren, mit Zwischenstopps in St. John's/Newfoundland zum Ab- und Aufladen von Handelswaren, bevor sie zu Winterbeginn wieder nach England zurückkehrte.

Auf ihr reiste 1906 auch der deutsche Polarforscher und Ornithologe Bernhard A. Hantzsch nach Labrador. Er verbrachte mehrere Monate ganz im Norden bei Killinek



AUF STROMNESS ZUHAUSE: Kapitän Linklater an Bord der *Gleaner* Foto: Sammlung Jannasch

AUF DER FÜNFTEN *HARMONY*: Kapitän Jackson mit Passagieren Foto: Sammlung Jannasch

und reiste dann entlang der Küste nach Süden bis Makkovik, um die Vogelwelt zu erforschen und weitere Studien zu betreiben, deren Ergebnisse er 1908 veröffentlichte.

Durch den Ersten Weltkrieg wurde das friedliche Leben der deutschen Labrador-Missionare erschüttert. Obgleich man in Großbritannien die Arbeit der „Moravians“ bei den Inuit seit jeher schätzte, blieb es nicht aus, dass in der britischen Kolonie Newfoundland wilde Gerüchte über die Deutschen entstanden – angeblich hätte die *Harmony* den Missionaren Waffen und Munition aus Deutschland geliefert und sie würden Basen für deutsche U-Boote errichten. Wie andere „feindliche Ausländer“ sollten sie daher in Internierungslager verbracht oder deportiert werden.

Auch im Krieg unterwegs

Im August 1915 bestellten Behörden die männlichen Missionare nach St. John's ein und ließen sie befragen. Man entschied, sie nicht zu inhaftieren, und so konnten sie auf ihre Stationen zurückkehren. Nur wer in Ruhestand ging, wurde durch Engländer ersetzt. Die *Harmony* – ein englisches Schiff! – machte weiter ihre alljährlichen Reisen. Ohne jemals Schaden zu erleiden, passierte sie die von Deutschland zur Kriegszone erklärten britischen Gewässer und den Nordatlantik, wo damals viele Handelsschiffe durch deutsche U-Boote versenkt wurden. Hintergrund soll eine inoffizielle Vereinbarung zwischen Bischof Hamilton von der „Moravian Church“ mit der deutschen Marine gewesen sein, nach der die *Harmony* zu verschonen sei. Deren Kapitän, der davon nichts ahnte, war überzeugt, Gott habe das Missionsschiff beschützt.

1918 suchte die Spanische Grippe Europa und andere Teile der Welt heim. Sie forderte mehr Todesopfer als der vorangegangene Weltkrieg. Auf dem Höhepunkt der Pandemie lag die *Harmony* im Hafen von St. John's.



WICHTIG FÜR DIE VERSORGUNG: Das Schiff *Northern Ranger* besuchte in den Sommermonaten wöchentlich die Siedlungen an der Nordküste Labradors; seit Juli 2019 verkehrt die *Kamutik W*. Foto: Wolfgang Opel

AUS DER ARKTIS NACH STROMNESS: Labradorit im Rohzustand Foto: Archiv *Clausewitz*

HEBRON HEUTE: 1959 schloss die Missionsstation Hebron ihre Pforten, doch das Missionshaus von 1830 ist noch intakt Foto: Wolfgang Opel

Obgleich andere Schiffe unter Quarantäne standen, erlaubte der Amtsarzt die Abreise nach Labrador, da bei der Mannschaft keine Krankheitszeichen erkennbar waren. Doch wenige Tage nach dem Besuch der *Harmony* erkrankten Hunderte Inuit.

Natürlich waren in diesen entlegenen Siedlungen keine Ärzte oder Krankenpfleger verfügbar. Die Missionare halfen, wenn sie nicht selbst erkrankten. In Hebron starben 150 Inuit, mehr als zwei Drittel der Gemeinde. In Okak – mit zuvor 263 Bewohnern – überlebten nur 59 Frauen und Kinder. Erst nach Wochen waren die Überlebenden kräftig genug, die Verstorbenen zu begraben. Lange war niemand in der Lage, mit dem Hundeschlitten nach den südlichen Siedlungen zu fahren, wo die traurige Nachricht daher erst im Februar 1919 ankam. Die Siedlung Okak mussten die Missionare aufgeben.

Für den Handel mit den Inuit erwuchs den Herrnhutern bereits im 19. Jahrhundert Konkurrenz. Amerikanische, später auch neufundländische Fischhändler tauchten an der Nordküste Labradors auf und „kauften“ den Inuit Fische, Felle und Seehundsfellstiefel ab, meist gegen Rum, Schiffszwieback und Mehl. Die bekannte Hudson’s Bay Company (HBC) begann ab 1868 mit Handelsstationen in Nordlabrador und etablierte damit eine ernsthafte Konkurrenz. Eine HBC-Station in Port Burwash in unmittelbarer Nachbarschaft zur Missionsstation Killinek leitete 1916 eine Entwicklung ein, die den Missionshandel in eine derartige Krise stürzte, dass man ihn 1926 aufgab und an die HBC übertrug.

Die „Moravians“ widmeten sich fortan nur noch der Gemeindearbeit, der Bildung und der Seelsorge. Damit endeten die alljährlichen Fahrten der *Harmony* nach Labrador. Bis vor Kurzem konnte man mit dem *Northern Ranger* die Labrador-Küste bis nach Nain befahren, seit Juli 2019 ist die *MV Kamutik W* im Einsatz. ⚓

Versionen des *Titanic*-Untergangs – seit 1912

Die unvergessliche Nacht



Die schlimmen Schlagzeilen in den Zeitungen sind noch ganz frisch, da beginnt die zweite Karriere der *Titanic* – im Kino. Seitdem treffen Schiff und Eisberg wieder und wieder aufeinander … Die Geschichte ihres Untergangs bewegt seit Generationen die Menschen und wird deshalb immer wieder neu erzählt

Von Stefan Bartmann

SIE SINKT UND SINKT: Der Todeskampf der *Titanic* gerät schnell zu einer modernen Ikone. Kein Film verzichtet auf diesen spektakulären Anblick – wie hier in *Der Untergang der Titanic* (USA, 1953)

Foto: United Archives/kpa Publicity/ Süddeutsche Zeitung Photo



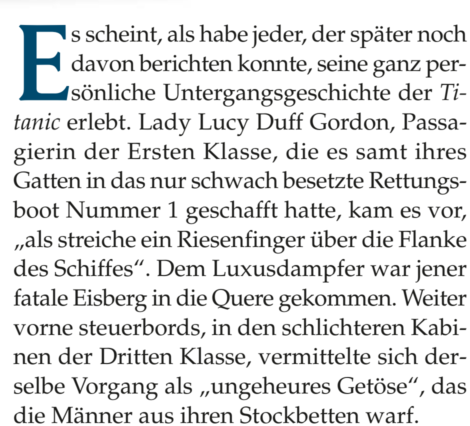






SCHNELLSCHUSS 1912: ***In Nacht und Eis*** **ist eine deutsche Filmkuriosität; lange galt der Streifen als verschollen. Die Szenenbilder im obigen Filmstreifen dieses Artikels entstammen dem Nachfolgefilm von 1943**

Foto: Archiv *Schiff Classic*





Es scheint, als habe jeder, der später noch davon berichten konnte, seine ganz persönliche Untergangsgeschichte der *Titanic* erlebt. Lady Lucy Duff Gordon, Passagierin der Ersten Klasse, die es samt ihres Gatten in das nur schwach besetzte Rettungsboot Nummer 1 geschafft hatte, kam es vor, „als streiche ein Riesenfinger über die Flanke des Schiffes". Dem Luxusdampfer war jener fatale Eisberg in die Quere gekommen. Weiter vorne steuerbords, in den schlichteren Kabinen der Dritten Klasse, vermittelte sich derselbe Vorgang als „ungeheures Getöse", das die Männer aus ihren Stockbetten warf.

Es ist 20 Minuten vor Mitternacht am 14. April 1912, der fünften Nacht nach dem Auslaufen aus dem Hafen von Southampton. Die Jungfernfahrt der *RMS Titanic*, dem Schwesterschiff der bereits in Dienst gestellten *RMS Olympic*, ist nach kaum zwei Dritteln der Strecke zu Ende. Die Tragödie nimmt ihren Lauf. Der Mythos auch. Keine drei Stunden später verschwindet das Technikwunder von der Oberfläche des spiegelglatten Nordatlantik und kommt, inzwischen zweigeteilt, in gut 3.800 Meter Tiefe zum Liegen.

Auf dem langen Weg dorthin verstreut es seine Innereien – die Maschinen, das Geschirr, die Ladung, Koffer, Stiefel, Rasierpinsel, Champagnerflaschen … Dabei entsteht ein buntes Trümmerfeld. Ein Menschenalter später sind der amerikanische Meeresbiologe Robert Ballard und sein französischer Kollege Jean-Louis Michel schlau genug, nicht nach dem sperrigen Wrack der *Titanic* Ausschau zu halten, sondern nach dem breiten Schweif ihrer Reste. Diese Taktik führt zum Erfolg, als das Tiefseekamerasystem „Argo" über dem Meeresboden vor den Neufundlandbänken schwebt. Am 1. September 1985, spät nachts, taucht auf den flimmernden Bildschirmen der Boden eines Dampfkessels auf. Die *Titanic* ist wieder da und setzt eine mediale Kettenreaktion in Gang.

Untergang „Erster Klasse"

London, Dezember 1997, Empire-Kino. Geschlossene Gesellschaft. Bei der Royal Film Performance des künftigen Blockbusters *Titanic*, die dem internationalen Kinostart vorangeht, kommen alle Gäste aus der „Ersten Klasse". Schirmherr der Europa-Preview des seinerzeit teuersten Films der Geschichte: Prinz Charles. Dazu die üblichen Verdächtigen aus der britischen Aufmerksamkeitsindustrie: Models, Künstler, TV-Promis.

Unauffälliger sind da schon die Experten von der honorigen British Titanic Society, die vermutlich noch am besten wissen, was da in den nächsten drei Stunden auf sie zukommen würde. Eine Kapelle der Royal Marines spielt maritime Klassiker – die Ouvertüre zum Untergang.

Auch der kanadische Regisseur James Cameron ist anwesend – ein Meister seines Fachs, der sich mit virtuos abgefilmten Action-Krachern einen Namen gemacht hat. Jetzt spricht er feierlich-warme Worte, dem Anlass angemessen. Fast klingt es, als wolle er sich bei den Premierengästen für die „erdichtete Liebesgeschichte" entschuldigen, die in seinem Film breiten Raum einnimmt.





BETRÄCHTLICHER AUFWAND: Im NS-Kino spielte Geld keine Rolle – trotz verheerender Kriegslage 1942/43 Foto: picture-alliance/akg

TRAGIK UND DRAMATIK: James Cameron blieb nicht unbeeindruckt von der 1943er-Version. Manch Handlungsfaden taucht in seiner *Titanic* von 1997 wieder auf Foto: picture-alliance/akg



ALLEIN UNTER BRITEN: Nur der deutsche „Offizier Petersen" (rechts) hat 1943 den Durchblick auf der NS-Titanic – plumpe Propaganda Foto: picture-alliance

Es ist dieser romantische Erzählstrang, der bald von vielen Kinogängern als das lästigste Element von *Titanic* bewitzelt wird. Ansonsten verspricht er an diesem Abend seinem Publikum „historische Genauigkeit".

Bildersatte Zeitreise

Dann endlich wird es dunkel im Saal und es geht hinab – zum Wrack der *Titanic*, die in schwarz-grüner Tiefe vor sich hin rostet und einen Schatz preisgeben soll: das „Herz des Ozeans", einen schweren Klunker, der aber gar nicht … Darf man diese Rahmenhandlung wie auch den ganzen Rest als hinreichend bekannt voraussetzen? Durchaus angesichts der Zuschauerzahlen bis heute.

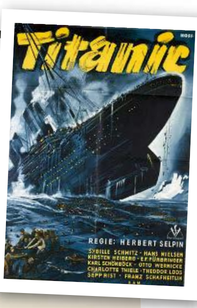
Der Film hat länderübergreifend ein ganzes Bündel Bilder in viele Köpfe gepflanzt, Bilder, die sogleich aufpoppen, wenn heute die sphärische Eröffnungsmusik von James Horner irgendwo anhebt. Camerons Team hatte die alte Schiffskatastrophe in ein clever gebautes und massenkompatibles Kunstwerk verwandelt, das im Kinojahr 1998 ungeheure Präsenz gewann und Millionen verzückte Zuschauer elegant ins Jahr 1912 geleitete.

Dabei gibt das tatsächliche Ereignis kaum Anlass zu einer romantischen Zeitreise. Nur wenige Technikmalheure von solch menschlich-tragischer Dimension sind derart akribisch untersucht worden wie dieses. Von den über 2.200 Seelen an Bord überlebten 1.517 (so die Zahl im amerikanischen Untersuchungsbericht) das Unglück nicht, was viele unangenehme Fragen aufwarf – und im Endeffekt den Schiffsverkehr sicherer machte.

In den USA nimmt ein Ausschuss des Senats bereits am 19. April 1912 seine Arbeit auf; die *Titanic*-Reederei White Star Line ist zwar britisch, gehört aber einem amerikanischen Großkonzern. Ab dem 2. Mai 1912 will man auch in London genau wissen, was zwei Wochen vorher passiert ist. Viele Überlebende und Sachverständige geben ihre Eindrücke und Ansichten zu Protokoll, gelegentlich nicht ohne Komik. Als Harold Lowe, Fünfter Offizier der *Titanic*, gefragt wird, woraus ein Eisberg bestünde, antwortet er wahrheitsgemäß: „Aus Eis."

Das *Titanic*-Drama ist das Medienthema des Jahres. Es spielt sich auf begrenzter Bühne ab, nimmt sich ein paar Tage Vorlauf und

DIE BRAUNE *TITANIC* NS-Verfilmung von 1943



Die Entstehung dieses berühmt-berüchtigten deutschen Propagandafilms generiert ein Drama ganz eigener Art. Regisseur Herbert Selpin legt sich mit dem Drehbuchautor Walter Zerlett-Olfenius an, einem strammen NS-Parteigänger. Selpin redet sich um Kopf und Kragen, wird verhaftet und begeht im August 1942 in seiner Zelle Selbstmord … so heißt es offiziell, aber auch von Mord ist die Rede. Ein anderer Regisseur stellt den Film fertig.

Propagandaminister Goebbels bekommt, was er bestellt hat. Aber das Jahr 1943, angesichts wegbrechender Fronten, scheint ihm nicht geeignet, um die Reichsdeutschen mit deprimierenden Untergangsgeschichten zu behelligen. So kommt *Titanic*, handwerklich durchaus respektabel, erst lange nach dem Krieg in die Kinos und schließlich auch ins Fernsehen – gekürzt wegen der antibritischen Tendenzen. Heute wirkt der Film seltsam absurd in seiner schrillen Kauzigkeit und übersteigerten Darstellung, die vielen deutschen Filmen aus den NS-Jahren so eigen ist.





wird zum Ende hin immer schneller, bevor auf dem Deck der *RMS Carpathia* der Vorhang fällt. Mithin bestes Material für das Kino, das um 1912 noch als Varieté-Kunststück gilt. In Deutschland (und nicht nur dort) inspiriert das Unglück noch im selben Jahr eine schrullige 35-Minuten-„Verfilmung" namens *In Nacht und Eis*, die man auf dem seichten Krüpelsee in Brandenburg und in einem Berliner Hinterhof kurbelt … Die tragisch gescheiterte *Titanic* wird noch viel Filmkunst hervorbringen.

Propaganda-*Titanic*

1943 ist es wieder eine deutsche Produktion, die den bis heute befremdlichsten Außenseiter zum Thema liefert: *Titanic*, mit beträchtlichem Aufwand in Gotenhafen und an Deck der *Cap Arcona* gedreht (siehe Kasten auf Seite 52). Der österreichische Autor Josef Pelz von Felinau behauptete, er sei einer der Passagiere der rettenden *Carpathia* gewesen – was glatt gelogen war. Sein Roman *Titanic – Die Tragödie eines Ozeanriesen* bewegt sich auf ähnlich „seriösem" Boden.

Felinau setzte die Legende von der skrupellosen Jagd des britischen Reeders J. Bruce Ismay nach dem Blauen Band in die Welt und manch anderen unhaltbaren Unfug. Für NS-Deutschland kommt dieser Stoff, der für den Film nochmals verschärft wurde, gerade recht. So hat man in die absurde Story einen aufrechten deutschen Offizier eingebaut – zwischen profitsüchtige und feige Briten, die sich als überforderte Leichtmatrosen offenbaren. Am meisten erstaunt aber, dass ein paar zentrale Handlungsfäden der NS-*Titanic* in der 1997er-Variante eine wundersame Zweitverwertung erfahren werden …

An jenem britisch-kalten Premierenabend des Jahres 1997 in London ahnt niemand, dass die neueste *Titanic* die Messlatte im Bombast-Kino ein deutliches Stück nach oben verschieben wird. In deutschen Kinos startet der Film am 8. Januar 1998. Monate später läuft er noch immer, praktisch weltweit, und das Erfolgsphänomen, das eine ganze Branche in Staunen versetzte, geht weiter. Bei der Oscar-Verleihung im Frühjahr honoriert man den Publikumserfolg mit elf Statuen.



DER PROZESS: Nur das NS-Kino baut die Verhandlung im „Fall *Titanic*" in die Story ein. Die moralische Abrechnung mit den Briten wird später aus der Nachkriegsfassung getilgt
Foto: picture-alliance/akg-images

Kein Zweifel: 1998 ist das *Titanic*-Jahr! Ausstellungen mit geborgenen *Titanic*-Relikten, attraktiv im Schummerlicht arrangiert, schließen sich an. Dazu Bücher, Dokumentarfilme und allerlei Krimskrams. Die Durchschlagskraft der Cameron-Version, die inzwischen selbst mit der Aura eines Kinoklassikers versehen ist, hat seit ihrem Erscheinen weitgehend alles verdrängt, was bislang über das Thema zu sehen gewesen war.

Titanic als Melodram

So auch den 1952 gedrehten US-Spielfilm *Titanic* (deutsch: *Der Untergang der Titanic*). Regisseur Jean Negulesco und seine Autoren entschieden sich für einen sehr amerikanischen Ansatz, um diesen ersten groß aufgezogenen *Titanic*-Film für ein breites Publikum zugänglich zu machen. Sie wickelten ihre gefühlvolle Story um den Zellkern der (fiktiven) US-Familie Sturges. Deren familiäre Probleme reisen mit.

Barbara Stanwyck als Mutter Sturges müht sich tapfer, ihre Leute auf dem sinkenden Schiff beisammenzuhalten. Durch diesen Fokus besteht kaum Gefahr, dem Film könnten seine Handlungsfäden entgleiten. Daher ist Negulescos *Titanic* kein Katastrophen-Kino. Es ist eher ein dicht erzähltes Melodram auf schwankendem Grund. Die zahlreichen historischen Fehler sind heute allerdings das sprichwörtlich „gefundene Fressen" für die *Titanic*-Experten.

Informationen aus „erster Hand"

Das wäre den Machern womöglich nicht passiert, hätte ihnen das großartige Standardwerk *A Night to Remember* des amerikanischen Autors Walter Lord rechtzeitig zur Verfügung gestanden. Doch es erschien erst 1955 und geriet schnell zum Bestseller (siehe Kasten Seite 54). Darin handhabt Lord souverän die Gleichzeitigkeit vieler Ereignisse und Begebenheiten in den finalen Stunden der *Titanic*. Darin liegt womöglich die größte



BRITEN-KLASSIKER: ***A Night to Remember*** **(1958) braucht den Vergleich mit 1997 nicht zu scheuen. Darstellung und Ausstattung sind exzellent**
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

dramaturgische Herausforderung in der filmischen Darstellung des Untergangs: An Bord des sinkenden Luxusdampfers geschah unglaublich viel in schrecklich kurzer Zeit! Lord dröselte das üppige Material auseinander und ordnete es minutiös.

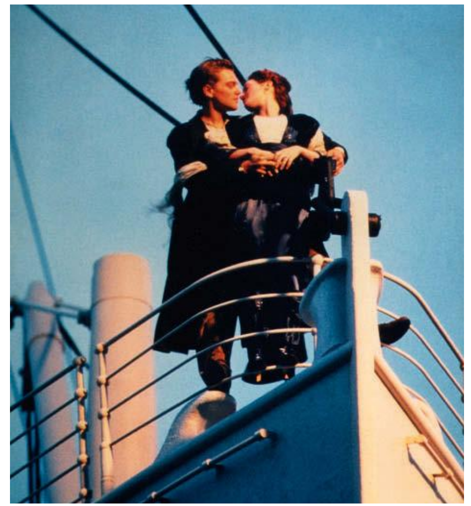
Unter seinen Interviewpartnern waren viele ehemalige Dritte-Klasse-Passagiere, deren Auskünfte bei den damaligen Untersuchungen des Unglücks weitgehend unter den Tisch fielen. Fast allen *Titanic*-Filmen ist dieser Ansatz gemeinsam: das Schicksal Einzelner im Rahmen der großen Tragödie. Bei Lord lässt sich das wie in einem Script nachlesen. Ohne sein Buch hätte es den nächsten Anlauf kaum gegeben. Die Rank Organisation, eine britische Filmproduktion, beruft sich 1958 ausdrücklich darauf und übernimmt konsequent auch den Titel: *A Night to Remember* (auf Deutsch: *Die letzte Nacht der Titanic*).

Regisseur Roy Baker riskiert es, sich im Durcheinander der Schicksale zu verzetteln, und legt sich auf keinen Hauptdarsteller fest. Weil das Publikum es aber stets gern hat, seine Sympathien einem Protagonisten zuteil werden zu lassen, bekommt Kenneth More (als Zweiter Offizier Charles Lightoller) eine Art Heldenrolle zugeteilt. *A Night to Remember* sollte übrigens der letzte *Titanic*-Film in strengem Schwarz-Weiß sein.

Im Gewirr der Schicksale

Es ist eines der größten britischen Filmprojekte der 1950er-Jahre. Die ganze Rank-Belegschaft, 1.200 Leute, ist damit beschäftigt. Reißerische Unterhaltung haben Baker und sein Drehbuchautor Eric Ambler (aus dessen Feder noch die Romanvorlage der makellosen Gaunerkomödie *Topkapi* fließen sollte) nicht im Sinn. Ihr Ansatz ist durchaus seriös.

Doch als die Produktion nach einem ganz realen Schiff als geeignete Kulisse sucht, stößt man auf unerwarteten Widerstand: Die Rechtsnachfolger und Familien der White Star Line und des Schiffbauers Harland & Wolff wollen den „Fall *Titanic*“ nach 45 Jahren nicht wieder eröffnet sehen! Zudem missfällt ihnen der Gedanke, die Tragödie werde in kommerzielle Unterhaltung verwandelt – so jedenfalls begründen sie offiziell ihre ablehnende Haltung. Bereits erteilte Drehgenehmigungen ziehen sie daraufhin zurück.



SEUFZER-KINO IN FARBE: James Cameron nimmt sich alle erzählerischen Freiheiten für seine *Titanic* (1997) Foto: picture-alliance/United Archives

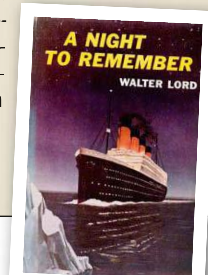
A Night to Remember ensteht trotzdem. Noch viele Jahre später gilt dieses leicht unterkühlte Werk als das Maß aller Dinge, wenn es um die filmisch angemessene Umsetzung der *Titanic*-Katastrophe geht. Bis James Cameron kommt! Er erzählt die allseits bekannte Geschichte ein weiteres Mal – im ganz großen Maßstab und mit einigen Schnörkeln versehen. Dafür gibt er 200 Millionen Dollar aus, und als der Film mit einiger Verspätung in den Kinos anläuft, denken die produzierenden Studios darüber nach, ob sie womöglich den teuersten Film-Flop der Kinogeschichte gelandet haben …

Mehr über *A Night to Remember* und die neue *Titanic* erfahren Sie in einer der nächsten Ausgaben von *Schiff Classic*. ⚓

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN *Die letzte Nacht der Titanic*

Walter Lord (1917–2002) hat manch sorgfältig recherchiertes Buch über epochale Wendedaten der Weltgeschichte veröffentlicht – etwa über Pearl Harbor und die Schlacht um Midway. Als Junge war er auf der *RMS Olympic* gefahren. Die Begeisterung für das glücklose Schwesterschiff ließ ihn zeitlebens nicht mehr los. Nach seinem Studium arbeitete Lord in der Werbung, in seiner Freizeit schrieb er.

Sein zweites Buch widmete er der *Titanic*. Es avancierte zu seinem bekanntesten und machte ihn unabhängig. Das Ergebnis jahrzehntelanger pedantischer Arbeit erschien 1955 unter dem griffigen Titel *A Night to Remember*. Es gilt noch heute als faszinierende Quelle aus „erster Hand“, weil Lord noch 63 Zeitzeugen befragen konnte: sowohl Passagiere der *Titanic* als auch der *RMS Carpathia*, welche die Überlebenden aufnahm.



Er interessierte sich nicht nur für die großen Zusammenhänge. Es sind kleine und kleinste Bemerkungen und Eindrücke, denen er Bedeutung beimaß. Sein flüssiger Erzählstil, so spannend wie präzise, war damals recht modern; sein Buch hielt das Interesse an der unvergesslichen Nacht vom April 1912 am Leben. *Die letzte Nacht der Titanic*, wie es in Deutschland heißt, bleibt mitreißende Lektüre! Der erzählende Historiker hat die *Titanic* auf seine Art „entdeckt“.

Schifffahrtsgeschichte am Badestrand

Wrackfriedhof

WACHABLÖSUNG: **Die Flensburger Innen- und Außenförde bietet Tauchern eine Fülle an Wracks – und ungelösten Rätseln. Im Bild die Brücke der *Inger Klit*** Foto: Steffen Schmidt

Mit lautem Rattern läuft unser neun Meter langes Boot vom Trailer. Vier Taucher wuchten ihre bis zu 60 Kilogramm schweren Doppelgeräte an Bord und betreten das Deck. Alle tragen Trockentauchanzüge, im Herbst auf der Ostsee unverzichtbar. Auch wenn das Wasser im September noch angenehme 16 Grad misst, kann es auf See schnell frisch werden. Und wir sind den ganzen Tag draußen.

Unser Ziel sind die Wracks der Flensburger Innen- und Außenförde. Kurz nach dem Start des 150 PS starken Motors legen wir den Hebel auf den Tisch – und gleiten mit 16 Knoten über eine leicht kabbelige See. Jede Woge wird mit einer Erschütterung quittiert. Salzwasserfontänen spritzen uns ins Gesicht und durchnässen unsere Ausrüstung. Wir sind in unserem Element.

In Sichtweite zur dänischen Küste haben wir die erste Position erreicht. 1980 ist hier der dänische Küstenfrachter *Inger Klit* gesunken. Nach einer Kollision im dichten Februarnebel war das 40-Meter-Schiff nicht mehr zu halten und versank, nachdem man die Besatzung gerettet hatte. Heute ist die *Inger Klit* ein beliebtes Tauchziel. In 24 Meter Tiefe sieht man an dem nahezu vollständig erhaltenen Schiff noch Poller, eine Winsch und die Niedergänge.

Mittschiffs lassen wir uns in den offenen Frachtraum absinken, der jedoch überwiegend verschlammt ist. Doch im Schutz der

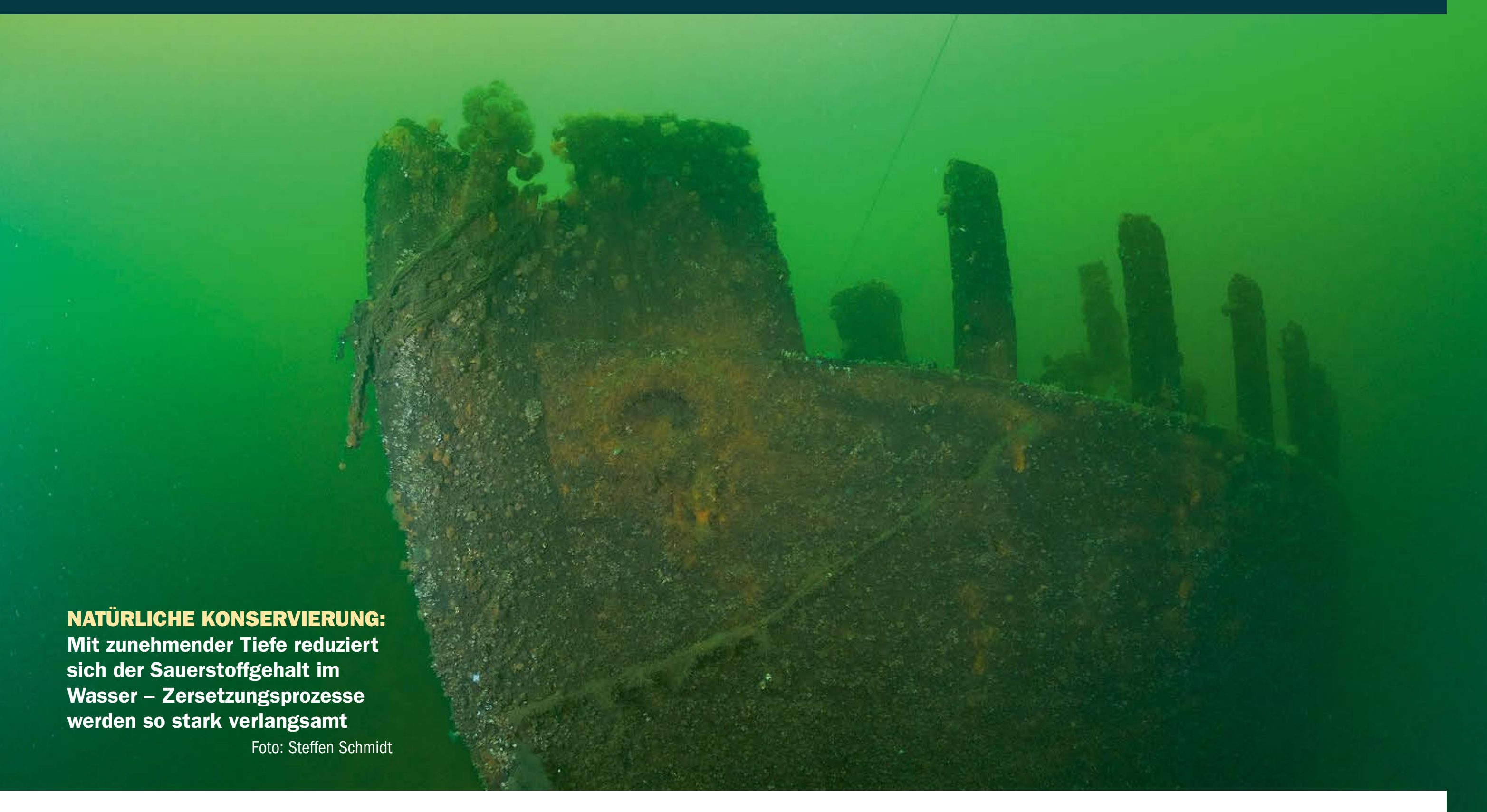


ABENTEUER PUR: **Für Taucher sind Objekte wie dieses stählerne Dock-Tor beliebte Ziele, um für wirklich anspruchsvolle Einsätze zu trainieren** Foto: Steffen Schmidt

Förde

Schleswig-Holstein ist Zeuge zahlreicher Epochen der Seefahrt. Ob Altertum, Wikingerzeit, mittelalterliche Hanse oder Neuzeit – alle haben ihre Spuren hinterlassen. Mit oft erstaunlich gut erhaltenen Schiffswracks

Von Elmar Klemm



NATÜRLICHE KONSERVIERUNG: Mit zunehmender Tiefe reduziert sich der Sauerstoffgehalt im Wasser – Zersetzungsprozesse werden so stark verlangsamt
Foto: Steffen Schmidt

Dunkelheit tummeln sich hier große Dorsche. Am Ende des Laderaums stoßen wir auf die Aufgänge zum Heck. Beim Blick durch zahlreiche Bullaugen erkennt man noch deutlich die Armaturen und die Niedergänge in den Maschinenraum.

Darüber baut sich die imposante Brücke auf. Die mit allen möglichen Unterwasserpflanzen bewachsenen Fensterrahmen und offenen Türen laden zu einer Inspektion des einstigen Steuerstands ein, bevor wir am Ankertau wieder gen Oberfläche aufsteigen.

Schöne *Sophie*

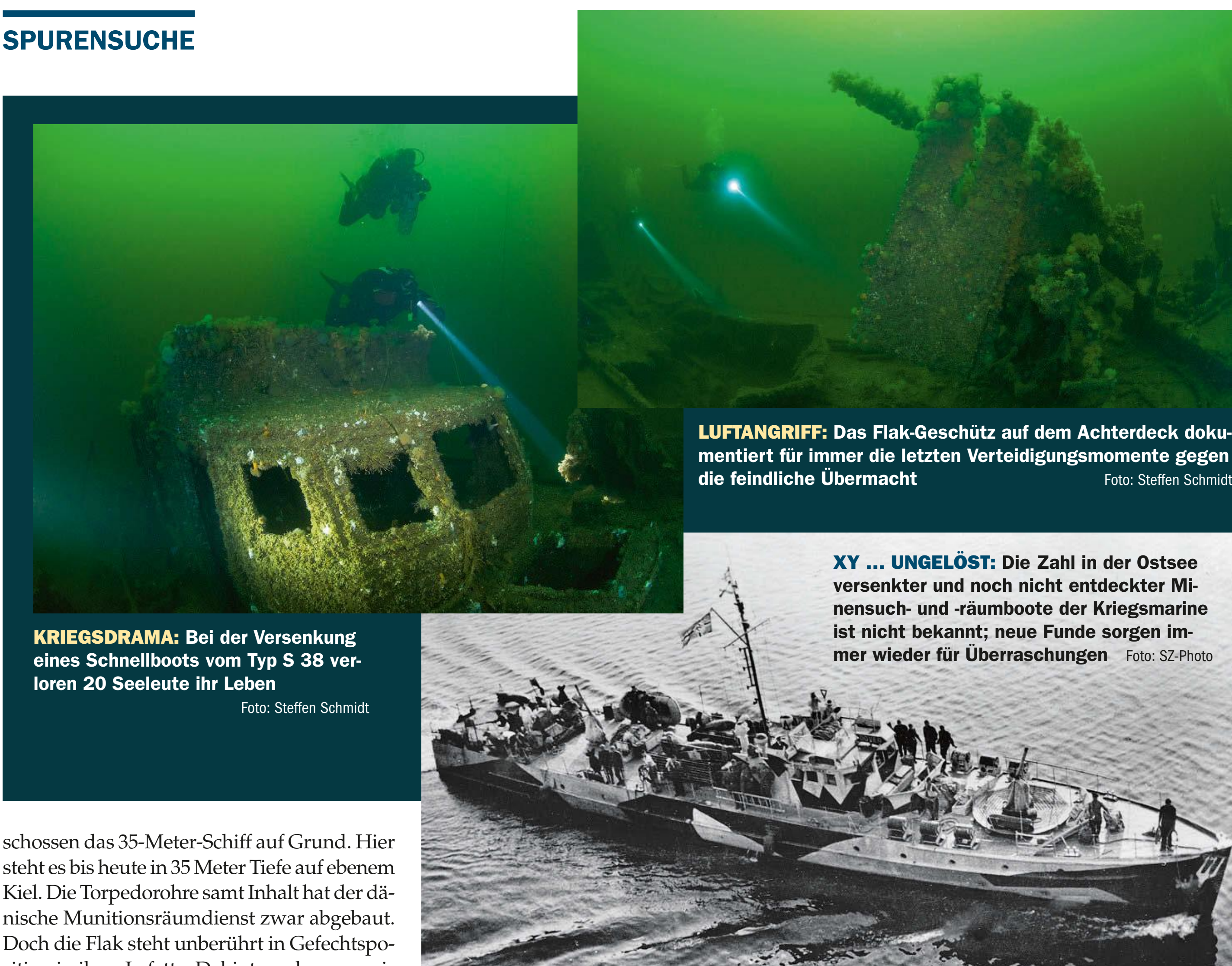
Nur wenige Seemeilen entfernt liegt die *Sophie*, in Taucherkreisen auch gern „die schöne Sophie“ genannt. Der Eichenholz-Segler lief 1911 in Rendsburg vom Stapel. 1930 wurde ihm bei Schlechtwetter das Pølsriff, nahe der Flensburger Fördemündung, zum Verhängnis. Die Besatzung konnte gerade noch in die Rettungsboote steigen, als das Schiff versank. Seither liegt es nahezu unversehrt auf ebenem Kiel in 28 Meter Tiefe. Wir nähern uns achtern vom tiefsten Punkt. Das Spiegelheck ist aufgebrochen und gibt den Einstieg in die einstige Mannschaftsunterkunft frei. Mit vorsichtigem Flossenschlag kann man das Heck bis zum hinteren Laderaum durchtauchen. Im vorderen Frachtraum erkennt man noch die einstige Ladung: Zementsäcke. Das Ruderhaus ist zwar inzwischen zerfallen, doch die gut erhaltene Ankerwinsch am Bug und viele verstreute Decksaufbauten lohnen immer wieder den Besuch an einem der schönsten Wracks der Ostsee. Aufgrund der relativ hohen Grundtiefe ist unsere Tauchzeit begrenzt, sodass wir nach ungefähr 25 Minuten mit dem Aufstieg beginnen müssen.

SEEWEG VON WRACKS GESÄUMT

Die Flensburger Außenförde und die Routen nördlich von Kiel und Fehmarn verbinden die Ostsee über den Kleinen und Großen Belt mit dem Skagerrak und somit mit der Nordsee – über Jahrhunderte der zentrale Seeweg von Skandinavien zur westlichen Ostsee bis nach Osteuropa

Deutsches Schnellboot

Am zweiten Tag besuchen wir ein Seegrab des Zweiten Weltkriegs. Zwischen Mommark und der Insel Alsen befindet sich die letzte Ruhestätte von S 103. Am 4. Mai 1945 sollte das deutsche Torpedo-Schnellboot nach Flensburg verlegt werden. Britische Aufklärer entdeckten die Überfahrt und



LUFTANGRIFF: Das Flak-Geschütz auf dem Achterdeck dokumentiert für immer die letzten Verteidigungsmomente gegen die feindliche Übermacht Foto: Steffen Schmidt

KRIEGSDRAMA: Bei der Versenkung eines Schnellboots vom Typ S 38 verloren 20 Seeleute ihr Leben Foto: Steffen Schmidt

XY ... UNGELÖST: Die Zahl in der Ostsee versenkter und noch nicht entdeckter Minensuch- und -räumboote der Kriegsmarine ist nicht bekannt; neue Funde sorgen immer wieder für Überraschungen Foto: SZ-Photo

schossen das 35-Meter-Schiff auf Grund. Hier steht es bis heute in 35 Meter Tiefe auf ebenem Kiel. Die Torpedorohre samt Inhalt hat der dänische Munitionsräumdienst zwar abgebaut. Doch die Flak steht unberührt in Gefechtsposition in ihrer Lafette. Dahinter erkennen wir einen umgeklappten Radarmast.

Auch die Brücke ist noch weitgehend intakt und verstärkt die gespenstische Atmosphäre. S 103 liegt in dänischem Hoheitsgewässer und kann daher nicht von deutschen Behörden als Kriegsgrab geschützt werden. Mittlerweile haben Devotionaliensammler mit schwerem Gerät derart massive Schäden an dem Wrack verursacht, dass es nur noch eine Frage der Zeit ist, bis auch dieses Zeitdokument endgültig Geschichte ist.

Konservierte Vergangenheit

Auf dem Rückweg passieren wir außerhalb der Geltinger Bucht die Position der Tjalk *Falshöft*. Bis ins 20. Jahrhundert prägten diese Frachtsegler die Binnen- und Küstengewässer Hollands und Norddeutschlands. Die hölzernen oder eisernen Flachbodenschiffe mit den markanten Seitenschwertern schmücken heute noch viele Museumshäfen. Dieser noch gut erhaltene Stahlsegler liegt in 24 Meter Tiefe.

Beim Tauchgang an der etwa 30 Meter langen und acht Meter breiten Tjalk erkennen wir die Kontur des Ruderhauses und den umgelegten Mast. Am Bug steht noch eine massive Ankerwinsch. Selbst die mächtigen Seitenschwerter liegen bis heute neben dem Rumpf im Sand. Die Identität dieses beliebten Tauchziels war viele Jahre unbekannt. 2014 haben sich einige ambitionierte Sporttaucher des Wracks angenommen. Nach akribischer Dokumentations- und Archivarbeit konnten sie das Schiff schließlich als den 1933 gesunkenen Motorsegler *Marie* identifizieren.

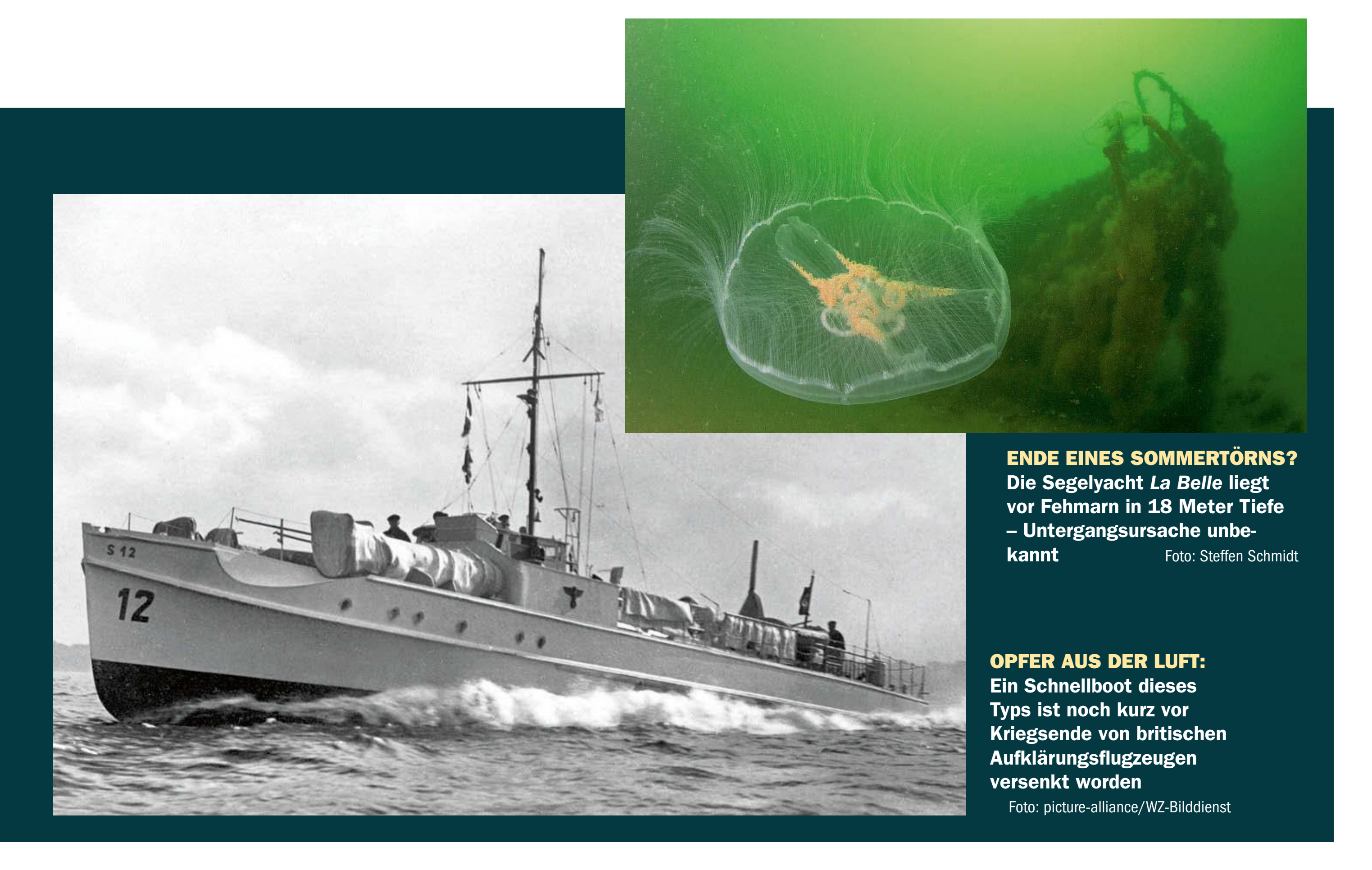
Natürlich liegen in diesem Seegebiet noch weitaus mehr Wracks, etwa der mit Kohlebriketts beladene Frachter *Erik* oder das weitgehend verfallene Minenräumboot R 222. Außerdem erzählen in der Geltinger Bucht tief ausgekolkte U-Boot-Kuhlen von der Selbstversenkungsaktion „Regenbogen“ im Jahr 1945.

Vor Surendorf/Kiel betauchen wir von Land aus die Reste einer Torpedo-Testanlage. Der etwa 300 Meter lange Betonsteg wurde nach Kriegsende gesprengt und bildet heute ein vielseitiges Riff. Hier reihen sich kaum zerstörbare imposante Betonfragmente und Überhänge aneinander. Dazwischen ragen Duckdalben bis zur Wasseroberfläche hervor oder verlieren sich Trägerkonstruktionen im Grün der Ostsee.

Wahre Fundgrube

Für viele norddeutsche Taucher gilt Surendorf als der beste Ostsee-Tauchspot. Betonfragmente aus dem Zweiten Weltkrieg finden wir auch in der Kieler Förde. Vor Dietrichsdorf sind die ausladenden Trümmer von mehreren Metern Höhe – vermutlich Reste einer einstigen Ölpier – sogar mit einer Untiefentonne markiert. Nur einen Ort weiter, in Kitzeberg, einem Ortsteil von Heikendorf, ragt bis heute eine Betonschute für jeden sichtbar aus dem flachen Wasser.

Wir erreichen die Sonneninsel Fehmarn – eines der wrackreichsten Gewässer Deutschlands. Die ungeschützte Lage vor den starken Nord-Ost-Winden ist so manchem Schiff bei der Passage in die Kadetrinne zum Verhängnis geworden. Schon im Nahbereich der Ostküste können wir erste Wracks betauchen, etwa einen gut erhaltenen Prahm, die noch vollständig aufgetakelte Segelyacht



ENDE EINES SOMMERTÖRNS?
Die Segelyacht *La Belle* liegt vor Fehmarn in 18 Meter Tiefe – Untergangsursache unbekannt Foto: Steffen Schmidt

OPFER AUS DER LUFT:
Ein Schnellboot dieses Typs ist noch kurz vor Kriegsende von britischen Aufklärungsflugzeugen versenkt worden
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

La Belle oder das Dock-Tor vor Staberhuk. 2006 ist der 100 Meter lange Stahlkoloss vom Schlepper gerissen und gesunken. Heute erkunden Taucher die massiven Stahlwände, Treppenaufgänge und Zwischenebenen in 19 bis fünf Meter Tiefe.

Faszinierende Einblicke

Nach rund 40 Minuten Bootsfahrt erreicht man ein besonders schönes Schiff. Auf einer Grundtiefe von 27 Metern bietet der Dreimaster pure maritime Romantik. Der 30 Meter lange Segler ist exzellent erhalten, Bordwände und die malerische Holzreling sind üppig mit Seeanemonen besiedelt. Die Heckkajüte, Laderäume und eine große Bugwinde sind schon einen Tauchgang wert. Das Highlight ist jedoch das Heck.

Gut sechs Meter erhebt es sich über den Grund. Sowohl der Propeller als auch das mächtige Ruderblatt liegen frei. Darüber wölbt sich im diffusen Grün der Ostsee das markante Rundheck. 2019 hat sich eine freie Forschergruppe dieses Wracks angenommen mit dem Ziel, die Identität des Schiffs und damit dessen Geschichte aufzudecken.

Etwas weiter nördlich liegt ein weiterer Dreimast-Schoner. Die *Lehnskov* ist 1944 auf eine Mine gelaufen und vor der Küste Fehmarns gesunken. Der Abstieg an der Ankerleine führt uns in 23 Meter Tiefe. Das Heck des 28-Meter-Schiffs ist vollständig zerstört, vermutlich aufgrund der Minenkollision. Mittschiffs entdecken wir noch viele Details – etwa eine Ladeluke, in die wir langsam hineinsinken. Beim Tauchgang erkennen wir deutlich zwei Stümpfe der einst drei Masten. Am Bug angekommen, erfreuen wir uns am Anblick einer massiven, über und über mit Seeanemonen besiedelten Ankerwinde.

Das schönste Wrack der Ostsee ist das Vorpostenboot VS 54. Über 60 Meter Länge erstreckt sich dieses hervorragend erhaltene Wrack, das im März 1944 nach einer Minenkollision mitten im Fehmarnbelt gesunken ist. Der tiefste Punkt mit freiliegendem Propeller und Ruder liegt knapp über 30 Meter. Der Rumpf ist vollständig und in passablem Zustand, sodass die Dimensionen bei guter Sicht sehr beeindrucken.

Nicht minder spannend sind die Aufbauten: Zwei 3,7-cm-Kanonen auf dem Bug und am Heck sowie ein Zwillings-MG und eine 2-cm-Flak auf dem Vorschiff ergänzen das komplett intakte Deck. Dieser aufregende Tauchgang setzt einige Erfahrung voraus und man kann ihn nur unter optimalen Bedingungen durchführen. Starke Strömungen und die Lage inmitten des Fahrtgebiets stellen hohe Anforderungen auch an erfahrene Wracktaucher.

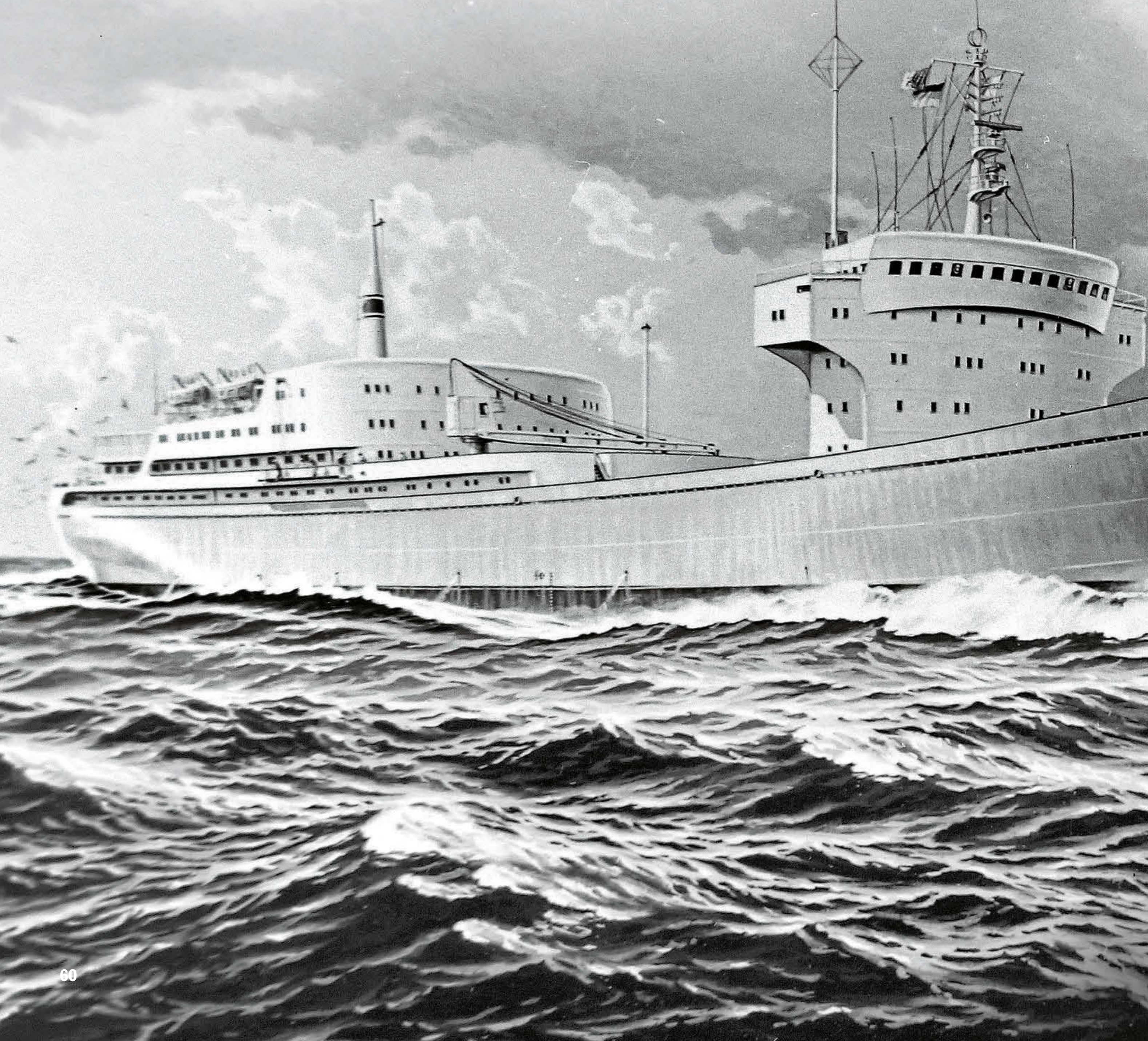
Die Ostsee steckt voller Abenteuer und Überraschungen. Taucher, die sich ihrer Erforschung verschrieben haben, stehen oft vor einer Lebensaufgabe. Aber viele wollen die spannenden Geschichten an die Oberfläche bringen. Sie stellen sich der Herausforderung zu jeder Jahreszeit – und laufen nächstes Wochenende wieder aus. ⚓

WRACKSZENE Offizielle Unterstützung

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein hat das wertvolle Engagement der Sporttaucher erkannt und öffnet sich zunehmend der Wrackszene. „Als für Schleswig-Holstein zuständiger Projektkoordinator des BalticRIM-Projekts ist es meine Aufgabe, alle Unterwasserfundstellen auszuwerten, um sie künftig in der maritimen Raumplanung zu berücksichtigen. Daher besteht ein großes Interesse an Fundstellen, die dem ALSH noch unbekannt sind. Und hier gehören Sporttaucher zur wichtigsten Gruppe, die Fundmeldungen machen“, so Daniel Zwick, der bewusst auf diese außeramtliche Kompetenz setzt. Im Nachbarküstenland Mecklenburg-Vorpommern hält man viel von dieser ehrenamtlichen Zuarbeit. „Meiner Meinung nach ist dies ein pragmatischer und erfolgreicher Ansatz, um einerseits den staatlich unterfinanzierten Belang der Unterwasserarchäologie abzudecken und andererseits das ehrenamtliche Engagement von archäologisch interessierten Tauchern zu fördern“, erläutert der promovierte Schiffsarchäologe.

Die schwimmende ATOMBOMBE

Otto Hahn – das einzige deutsche Schiff mit nuklearem Antrieb



Für 300.000 Seemeilen oder 14 Weltreisen hätte ein konventionelles Schiff etwa 40.000 Tonnen Bunkeröl verbraucht, die *Otto Hahn* benötigte dagegen nur 120 Kilo spaltbares Uran. Letzteres sollte dem Schiff aber zum Verhängnis werden

Von Ingo Thiel



PILOTPROJEKT: Artists Impression des Nuklearschiffs *Otto Hahn*, das ein neues Zeitalter begründen sollte. In Deutschland blieb es aber bei diesem ersten Versuch
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

Rein äußerlich betrachtet war die *Otto Hahn* ein ganz normaler Frachter mit herkömmlich erscheinendem Antrieb, ein Dampfschiff mit Turbine. Nur der Dampferzeuger war absolut ungewöhnlich: ein bei der Gesellschaft für Kernenergie-Verwertung in Schiffbau und Schiffahrt (GKSS) in Geesthacht entwickelter Druckwasserreaktor.

So wurde der 1960 von der GKSS ausgeschriebene und bei den Kieler Howaldswerken gebaute Frachter zum ersten nuklear an-



VORBILD: **Der erste atomgetriebene Frachter der Welt, die amerikanische *Savannah*, legte am 18. Juni 1964 nach der Atlantik-Überquerung in Bremerhaven an**
Foto: picture-alliance/dpa

getriebenen Handels- und Forschungsschiff unter deutscher Flagge und bekam die neue Klassifikation NS für *Nuclear Ship*.

Die 172 Meter lange *NS Otto Hahn*, benannt nach dem Nobelpreisträger, der die radiochemische Kernspaltung des Urans entdeckte, war streng genommen kein richtiger Frachter. In erster Linie war es ein Forschungsschiff, das mit gerade einmal 12.000 Tonnen – der Hälfte dessen, was ein normales Frachtschiff gleicher Größe aufnahm – eine vergleichsweise kleine Menge Schüttgut transportieren konnte. Denn in den 1950/60er-Jahren galt die Kernenergie noch als Technologie mit großer Zukunft. Ob für Schiffe, U-Boote, Raumfahrzeuge oder sogar Lokomotiven: Zahlreiche Forscher arbeiteten weltweit daran, nuklearbetriebene Fahrzeuge zu entwickeln. Vor allem aber stand dabei die Nutzung der Kernenergie auf hoher See im Fokus: Als alternative Energiequelle für die Schifffahrt schrieb man der Atomkraft zur damaligen Zeit enormes Potenzial zu. Die 1956 in Geesthacht von Professor Erich Bagge, Kurt Diebner und Kurt Illies gegründete GKSS sollte den maritimen Einsatz von Kernenergie intensiv erforschen und weiterentwickeln. So begann nur wenige Jahre später auf Basis dieser Forschungsarbeiten der Bau der *Otto Hahn*.

Am 13. Juni 1964 lief der Atomfrachter in Kiel vom Stapel, aber nur als bloße Schiffshülle, noch ohne den Nuklearantrieb. Der damals 85-jährige Namensgeber und berühmte Nobelpreisträger war beim Stapellauf Ehrengast. Bis der nukleare Druckwasserreaktor in einen Betonraum zwischen Brücke und Achterdeck eingebaut war, vergingen weitere vier Jahre.

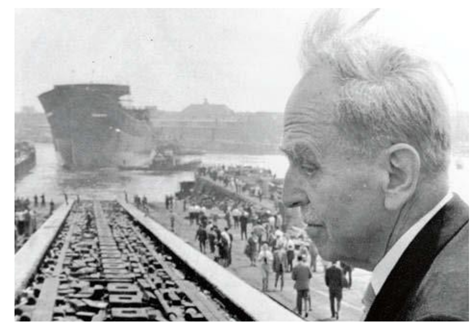
Ein 190 Tonnen schwerer Stahlkessel sowie halbmeterdicke Betonmauern schirmten Mannschaft, Schiff und Häfen gegen die radioaktive Strahlung ab. Ein zweifacher Doppelboden im Schiffsrumpf sollte den Reaktor bei Havarie vor Schaden bewahren.

Hohe Kosten

Die Entwicklungs- und Baukosten von 56 Millionen Mark – allein 30 Millionen davon entfielen auf den Reaktor – teilten sich der Bund und die vier norddeutschen Küstenländer,

TECHNISCHE DATEN NUKLEARSCHIFF *OTTO HAHN*

Eigner	GKSS-Forschungszentrum Geesthacht GmbH
Bauwerft	Kieler Howaldtswerke AG (später HDW)
Baunummer	1103
Baukosten	56 Mio D-Mark
Heimathafen	Hamburg
Registriernummer	IMO 6416770
Kiellegung	31.8.1963
Stapellauf	13.6.1964
Fertigstellung	1.10.1968
Abbruch	Ende 2009
Vermessung	16.870 BRT
Länge	172,05 m
Breite	23,40 m
Tiefgang	9,22 m
Tragfähigkeit	14.079 tdw
Besatzung	63 Mann
Forschungspersonal	max. 36 Mann
Geschwindigkeit	17 kn
Antriebsanlage normal/max	10.000/11.000 PS (8.090 kW)
Drehzahl normal/max	97/100 min
Dampfmenge Hauptturbine	48,8 t/h
Ein-/Auslasstemperatur	267/278° C
Dampfdruck	31 bar
Propeller	1, 4-flügelig



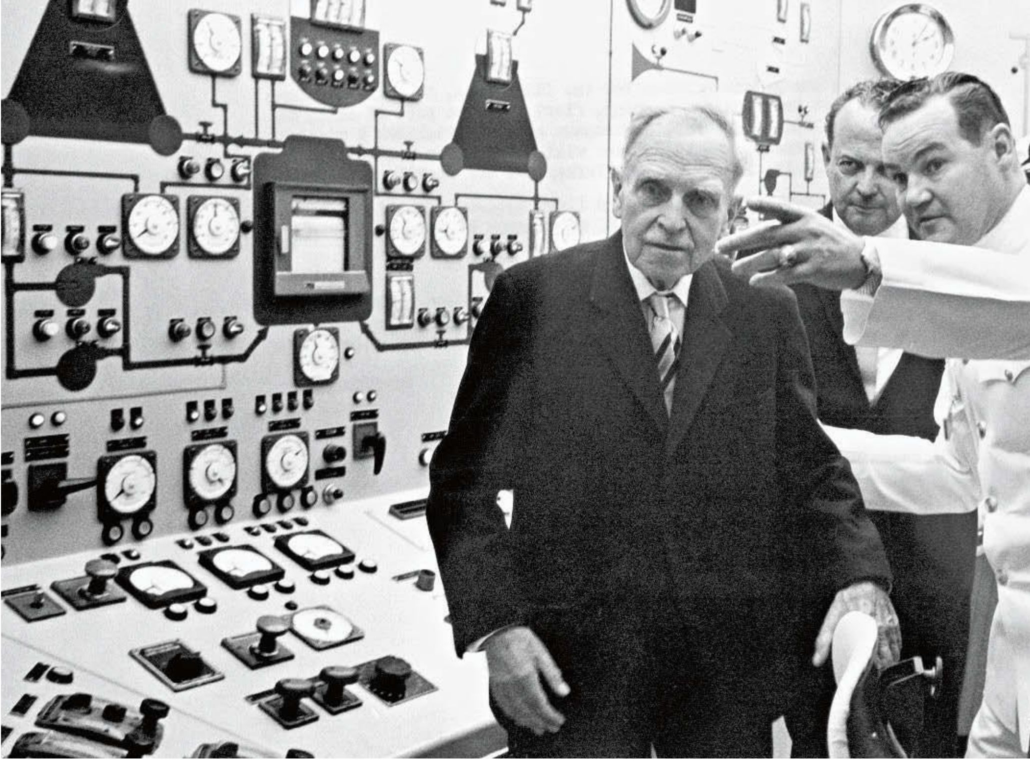
NAMENSGEBER: **Beim Stapellauf am 13. Juni 1964 war Kernchemiker und Nobelpreisträger Otto Hahn persönlich zugegen**

Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

und auch die Europäische Atomgemeinschaft Euratom schoss 16 Millionen Mark dazu. Diese Investition galt nicht nur dem Prestige. Deutschland wollte vor allem aus wirtschaftlichen Gründen bei nuklearer Antriebstechnik mitmischen. Denn die deutschen Reedereien hatten signalisiert, dass sie sich künftig große Frachter und auch Tanker von bis zu 200.000 Tonnen Tragkraft mit der neuen Antriebstechnik vorstellen könnten.

Lukrative Geschäfte?

Da winkte ein lukratives Geschäft für deutsche Werften! Man wollte mit diesem Schiff Erfahrungen für zukünftige Nuklearschiffsanlagen sammeln, es jedoch gleichzeitig bereits im kommerziellen Einsatz als Erzschiff verwenden. Die *Otto Hahn* absolvierte am 11. Oktober 1968 ihre erste Probefahrt: Vom Bug bis zum Heck wehten Signalflaggen, 200 Ehrengäste um Bundesforschungsminister Gerhard Stoltenberg (CDU) gingen in Kiel zum ersten Auslaufen auf die Ostsee an Bord (unter der 63-köpfigen Besatzung war übrigens nur eine Frau). Nach dem sowjetischen Eisbrecher *Lenin* und dem amerikanischen Frachtschiff *Savannah* war die *Otto Hahn* nun das dritte zivile Atomschiff der Welt und der erste europäische Frachter überhaupt, der Atomenergie nutzte.



SPEZIALISTEN UNTER SICH: **Der Chefingenieur der *N.S. Savannah* Stanley D. Wheatley (r.) erläutert Otto Hahn das Bedienungspult des amerikanischen Nuklearschiffes**

Foto: SZ-Photo/Amerika Haus

16 Brennelemente

Das Schiff hatte ein ungewöhnliches Aussehen mit bugseitiger Brücke und umfangreichen heckseitigen Aufbauten. Dort waren neben Kabinen für bis zu 36 Forscher, einem Besprechungsraum und zwei Labors auch zwei Salons sowie diverse Messen und Empfangsräume für Repräsentationszwecke untergebracht.

Die 16 Brennelemente des Reaktors an Bord reichten für bis zu 300.000 Seemeilen, ohne dass das Schiff „tanken" musste – das entsprach rund 14 Reisen um die Welt. Ein konventionelles Schiff hätte dabei etwa 40.000 Tonnen Bunkeröl verbraucht, die *Otto Hahn* benötigte dagegen nur 120 Kilogramm spaltbares Uran. Der gesamte Uran-Brenn-

MARITIMER MEILENSTEIN: **Auch der sowjetische Eisbrecher *Lenin* fuhr mit Kernantrieb und war den Konstrukteuren der *Otto Hahn* bei der Planung ein „ständiger Begleiter"**

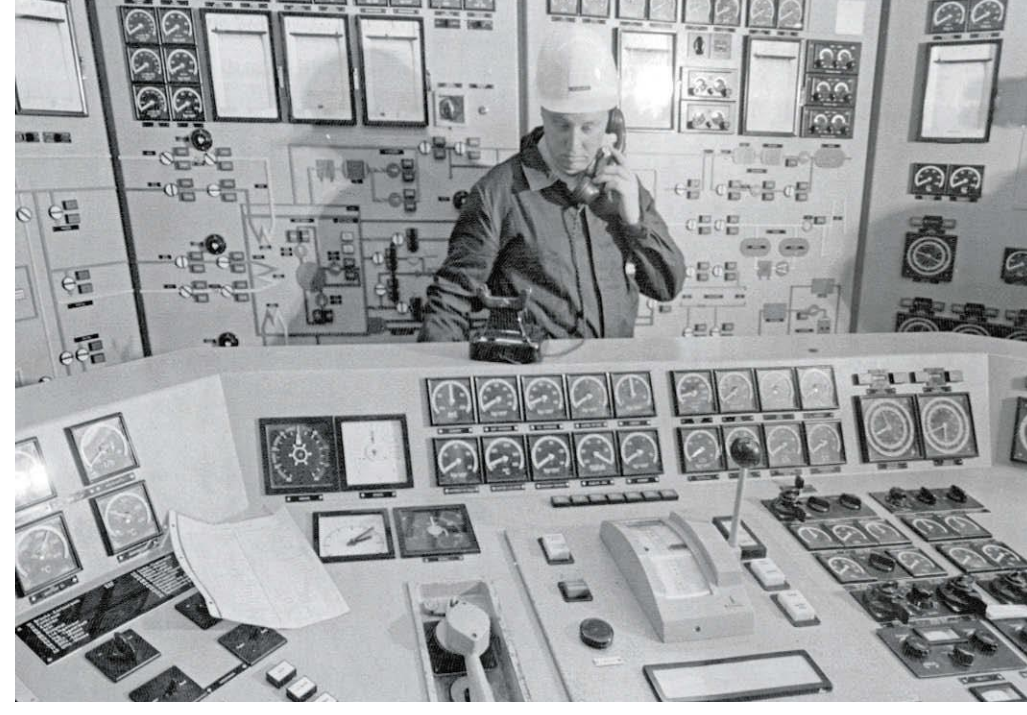
Foto: Interfoto/Robert Harding/Michael Runkel

stoff im Druckbehälter – die bei der Atomspaltung frei werdende Energie erzeugte den Dampf, der die Turbine antrieb – hätte ausgereicht, das Schiff 500 Tage auf See zu lassen.

Die Sicherheitsbestimmungen zum Dienst an Bord füllten einen Band vom Format des Hamburger Telefonbuches. Bedenken fuhren selbst bei den Besatzungsmitgliedern trotzdem immer mit. Darum kam an Bord auch nie so etwas wie Routine auf, denn die Crew schlief ja praktisch auf einem Reaktor und hatte deshalb auch ein ganz persönliches Interesse, dass nichts passierte. Allerdings konnte der Wachhabende auf der Brücke notfalls einen großen roten Knopf drücken, mit dem der Reaktor in anderthalb Sekunden heruntergefahren werden konnte.

Kritiker des Schiffes

Trotz aller Fortschrittseuphorie standen Sicherheits- und Aufsichtsbehörden der meisten Zielländer der neuen Technik skeptisch gegenüber. Nur wenige Staaten erklärten sich bereit, die „schwimmende Atombombe“, wie Kritiker das Schiff nannten, in ihre Häfen zu lassen. Dem grünen Licht gingen jedoch meist langwierige Verhandlungen bis in höchste Regierungsebenen voraus.



ALS FRACHTER NACHRANGIG: Maschinenleitstand der *Otto Hahn* um 1968, die primär als Forschungs- und weniger als Frachtschiff diente Foto: SZ-Photo/dpa

Die meisten Häfen verlangten horrende Summen beispielsweise für die Höhe der Deckungssumme von Versicherungen für etwaige Strahlenschäden: Für den norwegischen Erzhafen Narvik, wo das *NS Otto Hahn* seine erste Erzfracht lud, betrug die Deckungssumme 400 Millionen Mark – das 25-Fache der üblichen Risikosumme eines Erzfrachters. Dies machte den Alltagsbetrieb noch teurer, denn natürlich stieg damit auch die zu zahlende Versicherungsprämie.

In zehn Jahren Betrieb mit nuklearem Treibstoff gelang es der Bundesregierung nur, 33 Häfen in 22 Ländern, hauptsächlich in Südamerika und Afrika, für das Atomschiff zu öffnen. Und viele davon konnte das Schiff nur ein einziges Mal anlaufen – mit einer Ausnahmegenehmigung.

Eine Passage durch den Suez- oder den Panamakanal wurde ihm stets verwehrt. Trotz aller eingebauten Knautschzonen und umfangreicher Sicherheitsvorkehrungen galt es außerdem, Kollisionen mit anderen Schiffen unter allen Umständen zu vermeiden. Um mögliche Sabotage vorzubeugen, kontrollierte man den Besuch in den Häfen ungewöhnlich streng und penibel.

Bekannter Kommandant

Dabei kamen in nahezu jedem Hafen, den das Schiff anlief, unzählige neugierige Besucher an Bord des ungewöhnlichen Frachters. Zahlreiche staatliche und lokale Würdenträger wollten das deutsche Pilotprojekt für die maritime Nutzung von Kernenergie sehen, und auch Prominente wie Prinz Claus, Gemahl der niederländischen Königin Beatrix, ließen sich die Sehenswürdigkeit nicht entgehen. Prominent war außerdem einer der ersten Kapitäne der *Otto Hahn*: Heinrich Lehmann-Willenbrock führte das Atomschiff von 1969 bis 1974, war aber nicht nur Seefahrern deutlich bekannter als Kommandant des U-Bootes U 96 im Zweiten Weltkrieg.

In den folgenden Jahren transportierte die *Otto Hahn* Getreide, Phosphate, Kohle und

FUNKTIONSWEISE DES REAKTORS Kompakte Bauweise

Den Antrieb der *Otto Hahn* übernahm ein neu entwickelter Druckwasserreaktor der Interatom GmbH aus Bergisch Gladbach. Bei diesem Kernreaktor-Typ dient Wasser als Kühlmittel und Moderator, der freie Neutronen abbremst. Die vom Neutron abgegebene Energie nimmt der getroffene Atomkern als Rückstoß auf und gibt sie als Wärme an die umgebende Materie ab. Da Wasserstoff, dessen Kern ein einzelnes Proton ist, in vielen Materialien bis zu zwei Drittel aller Atome stellt, ist er ein besonders wirksamer Moderator. Das Bauteil für den Primärkreislauf wurde von den Deutschen Babcock & Wilcox Dampfkessel-Werken AG im niederrheinischen Friedrichsfeld gebaut. In einem Sekundärkreislauf wurde dann der Antriebsdampf für eine konventionelle Dampfturbine erzeugt.

Fortschrittlich bei diesem Reaktortyp war die Verlagerung von bisher außerhalb des Reaktordruckbehälters angeordneten Komponenten in den Reaktordruckbehälter. Tragkonstruktionen für die Komponenten und die verbindenden Rohrleitungen konnten somit entfallen. Den Druck im Primärsystem gewährleistete das Dampfpolster, dessen Dampfdruck von der Temperatur des Primärwassers am Reaktorkernaustritt bestimmt wurde, im oberen Teil des Reaktordruckbehälters.

Drei freistehende Primärumwälzpumpen, die mit kurzen Rohrkrümmern am Boden des Druckbehälters angebracht waren, wälzten das Primärwasser um. Im Innenrohr des Krümmers verlief der Rückfluss zum Reaktorkern. Dampfpolster, die Höhe des Primärsystems sowie die Abkühlung des Primärwassers am Sekundärdampferzeuger leisteten den erforderlichen Zulaufdruck für die Primärumwälzpumpen auch bei stärkerem Seegang, die kompakte Bauweise vereinfachte schließlich die Abschirmungen außerhalb des Reaktordruckbehälters.

Thermische Leistung	38 MW
Mittlere Anreicherung	3,5–6,6 %
Zahl der Elemente	12
Zahl der Brennstäbe	2.810
Brennstabdurchmesser	11,4 mm
Äquivalenter Kerndurchmesser	1.050 mm
Aktive Kernhöhe	830 mm
Eingesetzte Menge Uranoxid (UO2)	1,7 t
Mittlerer thermischer Neutronenfluss	1,1 × 1.013 /cm2s1
Freigesetzte Wärmeenergie (mittlerer Abbrand)	23.000 MW-Tage/Tonne Uran
Einsatzzeit bei Volllast	900 Tage



GEFÄHRLICHE ARBEITEN: Der Dampferzeuger des Reaktors der Firma Babcock und Wilcox in Friedrichsfeld bei Wesel für die *Otto Hahn*
Foto: picture-alliance/Hanns Hemann

Erze. 1974 übernahm Kapitän Ralf Matheisel die Schiffsführung. Aus technischer Perspektive bewährte sich der Druckwasserreaktor als Antrieb, das Schiff blieb durchweg störungsfrei, Sturm, Wind, Eis und Hitze konnten ihm nichts anhaben.

Das „technologische Flaggschiff der deutschen Handelsflotte“, wie es der von 1974 bis 1978 amtierende Forschungsminister Hans Matthöfer (SPD) nannte, trotzte selbst schwerstem Seegang, Windstärke elf und auch tropischem Klima mit 90 Prozent Luftfeuchtigkeit und 31 Grad warmem Seewasser. Aber es gab ein großes Manko: Denn gravierender als die Sicherheitsauflagen und -beschränkungen war das Problem der Wirtschaftlichkeit. Der Betrieb des Schiffes erforderte jedes Jahr etwa acht Millionen Mark Zuschuss. Rund zwei Millionen Mark konnte das Versuchsschiff jährlich an Frachtraten einfahren, die Betriebskosten jedoch lagen bei zehn Millionen.

Die GKSS als Eigner beschloss, eine erfahrene Großreederei zu beauftragen: Hapag-Lloyd begrüßte die Möglichkeit, die *Otto Hahn* zu bereedern und zu befrachten, als einmalig, zumal man Erfahrungen auf dem Gebiet des nuklearen Antriebs von Schiffen sammeln konnte. So ging das Atomschiff ab dem 18. März 1977 für Hapag-Lloyd in See.

Doch die Probleme blieben: Das Risiko, dass das Nuklearschiff am Ende nicht in einen Hafen einlaufen durfte, war einfach zu groß und die Pläne sowie die notwendigen Formalitäten waren deutlich aufwendiger als bei konventionell angetriebenen Frachtern. International gültige Richtlinien für die Betreiber von Kernenergie-Schiffen waren trotz zahlreicher Seerechtskonferenzen in den 1960er-Jahren nie zustande gekommen. Als dann im Jahr 1978 neue Brennstäbe für weitere vier Betriebsjahre fällig wurden, versuchte die Bundesregierung, die Wirtschaft mit ins Boot zu holen.

Hohes Sicherheitsrisiko

Doch die Unternehmen winkten ab, selbst die größte deutsche Seereederei, Hapag-Lloyd, die das Schiff bereederte, wollte sich nicht beteiligen. Auch für die bereits geplanten größeren Containerschiffe mit Nuklearantrieb, NCS 80 und NCS 240, fand sich kein Reeder, der trotz zugesagter staatlicher Förderung ein solches Schiff in Auftrag geben wollte. Nachdem die Bundesregierung die 60 Millionen D-Mark für neue Brennelemente im Jahr 1979 nicht bewilligte, entschied die GKSS, den Atomantrieb ausbauen und die *Otto Hahn* umrüsten zu lassen. Die letzten

STÄNDIGE WARTUNG: Am Ausrüstungskai der Howaldtswerke in Kiel, wo das Schiff gebaut und auch überholt wurde
Foto: SZ-Photo/dpa

DAS ENDE: ***Otto Hahn*** **am Kai einer Hamburger Werft, in der man die Reaktoranlage stilllegte und später durch einen Dieselmotor ersetzte. Das Schiff fuhr sodann als Stückgutfrachter unter der Flagge Liberias**

Foto: SZ-Photo/ap/dpa/picture-alliance

Fahrten des Schiffes nach Durban und von Südafrika zurück nach Hamburg sind in dem Roman *Der Abschied* von Lothar-Günther Buchheim beschrieben.

Das letzte Buch des Autors, das im Jahr 2000 veröffentlicht wurde, ist der letzte Teil einer Trilogie mit den viel bekannteren Vorgängern *Das Boot* und *Die Festung*. In *Der Abschied* kommt Buchheim zu dem Schluss, dass „die gute alte Zeit der Seefahrt" vorbei sei. Vor allem aber vermittelt der Autor in diesem Buch die komplexe Technik der *Otto Hahn* auf leicht verständliche Weise.

Letztlich unrentabel

Elf Jahre nach der Jungfernfahrt legte die GKSS das Atomschiff schließlich still: Auf mehr als 70 Ladungsreisen hatte es gut 776.000 Tonnen Güter verschifft und insgesamt 564.150 Seemeilen zurückgelegt. Ursprünglich als Pilotprojekt gedacht, blieb die *Otto Hahn* so nicht nur das erste, sondern auch das bislang einzige deutsche Frachtschiff mit Kernenergieantrieb.

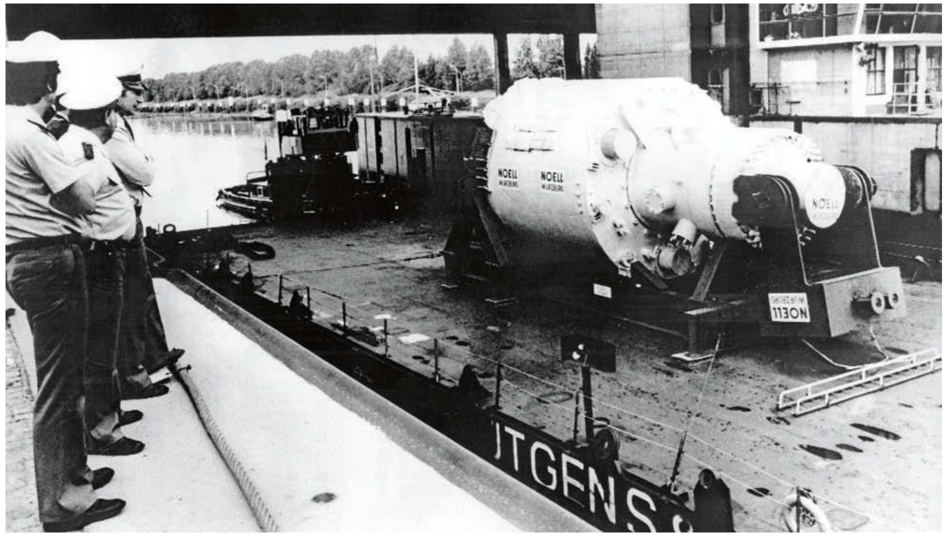
Es hatte sich eindeutig gezeigt, dass der Betrieb von nuklear betriebenen Schiffen im Frachtverkehr wirtschaftlich nicht rentabel ist. Nur Russland setzt in der zivilen Seefahrt weiter auf Atomschiffe: Mehrere russische Eisbrecher mit Nuklearantrieb sind noch heute im Einsatz, weitere sind geplant.

Die Ausbauten und der Einbau eines konventionellen Dieselantriebs fanden im Hamburger Hafen statt. Den Reaktor brachte man wieder in das mittlerweile von GKSS in Helmholtz-Zentrum umbenannte Institut in Geesthacht, um ihn zu Forschungszwecken zu nutzen.

Am 28. Juni 2010 wurde er aber endgültig abgeschaltet. Im Sommer 2010 gingen 52 Kernbrennstäbe in das südfranzösische Kernforschungszentrum Cadarache. Von dort überführte man das behandelte Nuklearmaterial im Dezember 2010 zurück nach Deutschland und lagerte es in das Zwischenlager Nord in Lubmin ein.

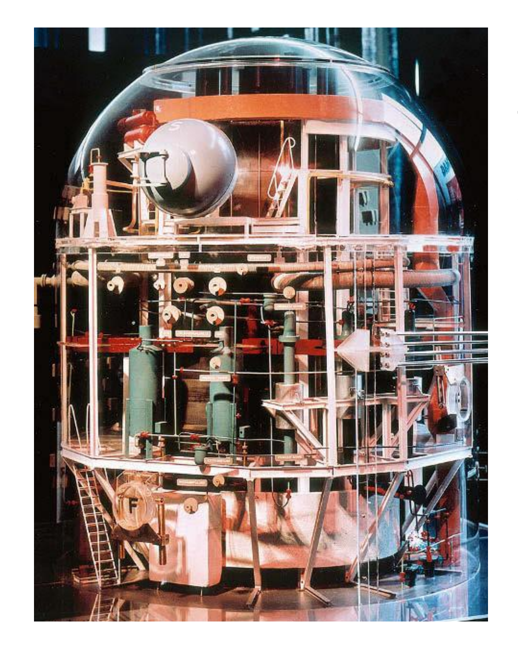
Umbau und neue Namen

Die Hamburger Reederei Projex von Harm Vellguth, die die *Otto Hahn* im Sommer 1982 gekauft hatte, ließ den Frachter in der Bremerhavener Rickmers-Werft zu einem Containerschiff mit drei 35-Tonnen-Bordkränen umbauen. Das Aussehen änderte sich nun radikal, weil man auch die heckseitigen Aufbauten entfernte und an deren Stelle die ursprünglich mittschiffs gelegene Brücke aufsetzte. Unter den Namen *Trophy, Norasia Susan, Norasia Helga* sowie *Carmen* fuhr das

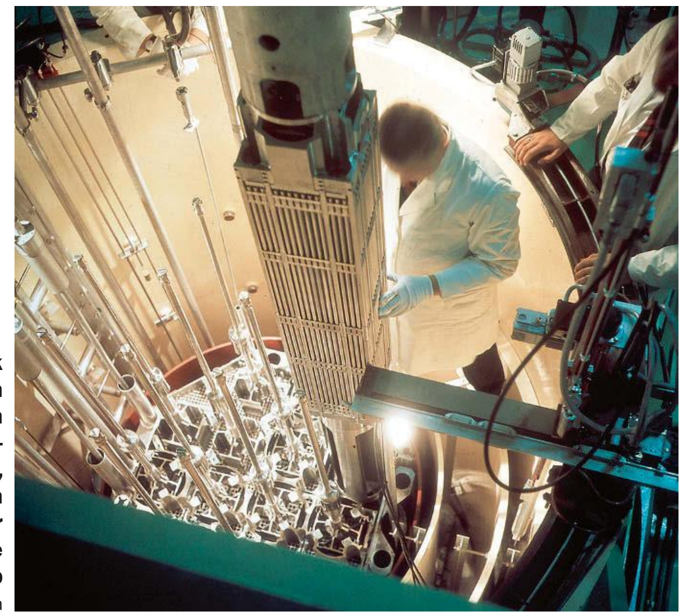


BRISANTE FRACHT: **Transport des ausgebauten Reaktordruckbehälters auf Höhe der Schleuse Geesthacht. Ziel ist das Helmholtz-Zentrum**

Foto: SZ-Photo/ap/dpa/picture-alliance



NICHTS ZUM SPIELEN: Ein zerlegbares Arbeitsmodell des Schiffsreaktors, das den Sicherheitsbehälter und die konstruktiv bedeutsamen Anlageteile des *Otto-Hahn*-Reaktors im Maßstab 1:10 enthält
Foto: picture-alliance/dpa



HERZSTÜCK: Blick in den geöffneten Reaktor des ersten europäischen Handelsschiffs mit Atomantrieb, das letztlich wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten ohne Zukunft blieb
Foto: picture-alliance/dpa

Schiff bis 1988 für Projex und wechselte danach von 1989 bis 1998 in den Besitz der chinesischen Staatsreederei COSCO. Dort fuhr es unter dem Namen *Hua Kang He*.

Danach erfuhr das Schiff einen nochmaligen Umbau zum Mehrzweckfrachter und blieb als *Anais*, *Tal* und zum Schluss *Madre* bis 2009 für griechische Eigner im Dienst. Nach mehrwöchiger Aufliegezeit in Abu Dhabi wurde die ex *Otto Hahn* Ende 2009 von ihrer letzten Reederei, der griechischen Alon Maritime Corporation, für 2,45 Millionen US-Dollar zum Abbruch nach Bangladesch verkauft.

Nur wenige Erinnerungsstücke an das einzige deutsche Atomschiff sind geblieben: Das ehemalige Bugwappen der *Otto Hahn* ist heute auf einer Wiese hinter dem Freibad in Geesthacht zu finden. Die Schiffsglocke befindet sich im Archiv des Helmholtz-Zentrums in Geesthacht, und der Schornstein, der eine Zierfunktion hatte, steht auf dem Außengelände des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. ⚓

NRW-REGIONALGRUPPE

Reise ins Baltikum



Die Teilnehmer auf dem Theaterplatz in Memel, im Hintergrund die Figur des „Ännchen von Tharau“ Foto: Elke Hopp

An der schifffahrtshistorischen Fachreise unserer Regionalgruppe nahmen 36 DGSM-Mitglieder und Angehörige teil. Die Reise führte vom 7. bis zum 16. Juni 2019 durch die drei baltischen Staaten Litauen, Lettland und Estland.

Die Teilnehmer trafen sich am Fährterminal in Kiel und fuhren mit der Frachtfähre *Regina Seaways* nach Memel. Das heutige Klaipeda in Litauen erreichten sie nach 20-stündiger ruhiger Seefahrt. Der nächste Morgen begann mit einem Stadtrundgang zu den Sehenswürdigkeiten Memels. Am nördlichsten Punkt der Nehrung besichtigten sie das alte preußische Küstenfort, in dem sich heute das Maritime Museum Litauens befindet. Dieses Schifffahrtsmuseum, das erst vor zwei Jahren eröffnet wurde, gibt unter anderem einen Einblick in den Schiffbau und behandelt Katastrophen auf See – von der *Titanic* und *Wilhelm Gustloff*.

Am nächsten Tag ging die Fahrt von Memel über die Grenze nach Lettland. Das erste Ziel war dort die Hafenstadt Libau (Liepaja). Nach einer kurzen Stadtrundfahrt fuhr die Gruppe in den beeindruckend großen Kriegshafen, den Russland bereits in der Zarenzeit für die Aufnahme der gesamten baltischen Flotte angelegt hatte. Heute liegt hier die kleine, hauptsächlich aus Minensuchern bestehende, lettische Flotte etwas verloren an den langen Kais. Anschließend fuhr die Gruppe weiter nach Windau (Ventspils). Dort beschäftigte sich die Exkursionsgruppe mit dem Schiffbau und der kolonialen Vergangenheit der Region im 17. Jahrhundert. Damals entstanden in Windau 44 Kriegs- und 79 Handelsschiffe, die man überwiegend für Fahrten zu den Kurländischen Kolonien in Gambia und Tobago einsetzte.

Heute exportiert Russland über den lettischen Hafen Kohle und Öl. Durch die Einnahmen aus der Energiewirtschaft gehört Ventspils mittlerweile zu den wohlhabendsten Städten Lettlands.

Dann ging es weiter in die größte Stadt des Baltikums, nach Riga. Das erste Besuchsziel in der lettischen Hauptstadt war das Baltische Luftfahrtmuseum. Dabei handelt es sich um die größte Sammlung sowjetischer Militärflugzeuge außerhalb der GUS-Staaten. Besonders ein schwerer Mil Mi-6 Transporthubschrauber, der allein 17 Weltrekorde aufgestellt hat, und der ganz aus Titan gefertigte Abfangjäger MiG-25 beeindruckten die Besuchsgruppe.

Bei der Abfahrt vom Flugzeugmuseum sprang der Bus nicht mehr an. Die DGSM-Gemeinschaft bewährte sich und schob den 18 Tonnen schweren Bus mit Leichtigkeit an. Der Busfahrer zeigte anschließend höchsten Einsatz und baute in der folgenden Nacht bis 2 Uhr einen neuen Anlasser ein.

Von besonderem Interesse waren die Markthallen Rigas, ehemals deutsche Zeppelinhallen aus dem Ersten Weltkrieg, die man in den 1920er-Jahren bei Libau ab- und in Riga wieder aufgebaut hat. Aus den beiden ursprünglich 240 Meter langen Luftschiffhallen wurden fünf Markthallen, eine größere mit einer Länge von 140 Metern sowie vier kleinere mit einer Länge von jeweils 70 Metern.

Anschließend besichtigte die Gruppe das Museum für Rigaer Stadtgeschichte und Schifffahrt. Das Museum stellt in 16 Sälen die Entwicklung Rigas in den letzten



800 Jahren dar und behandelt die Schifffahrt auf dem Territorium Lettlands seit dem 10. Jahrhundert.

Anschließend besuchten wir das Lettische Kriegsmuseum im Pulverturm aus dem 17. Jahrhundert. Das Museum widmet sich chronologisch und räumlich aufsteigend in jedem der Geschosse einem Zeitabschnitt vom 13. Jahrhundert bis heute. Der Schwerpunkt der Ausstellung liegt auf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie der Dokumentation der Entstehung der lettischen Nation. Insgesamt bietet das Museum eine Vielzahl eindrucksvoller Exponate.

Am nächsten Tag fuhr die Gruppe von Riga nach Tallinn in die Hauptstadt Estlands, die bis zum 24. Februar 1918 amtlich Reval hieß. Als Erstes machten wir uns mit den Verteidigungsanlagen der alten Hansestadt vertraut. Die Stadtmauer Revals entstand ab der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Reval gehörte im Mittelalter zu den am besten befestigten Städten des Ostseeraums. Die Stadtmauer umfasste eine Länge von 2,35 Kilometern. 26 der ehemals 40 Türme und 1,85 Kilometer Stadtmauer sind bis heute erhalten geblieben.

Eines der Besuchsziele war die evangelisch-lutherische Domkirche. Das barocke Interieur enthält unter anderem 107 Wappenepitaphe estländischer Adeliger und viele Grabdenkmäler bekannter Persönlichkeiten. Dazu zählen der Admiral, Weltumsegler und Entdecker Adam Johann von Krusenstern und der Marineoffizier, Weltumsegler und Geograf Ferdinand Friedrich Baron von Wrangel. Als Erkenntnis nahmen wir mit, dass viele russische Seehelden Baltendeutsche protestantischen Glaubens waren.



Dampfeisbrecher Suur Töll **im Meeresmuseum Tallinn** Foto: Elke Hopp

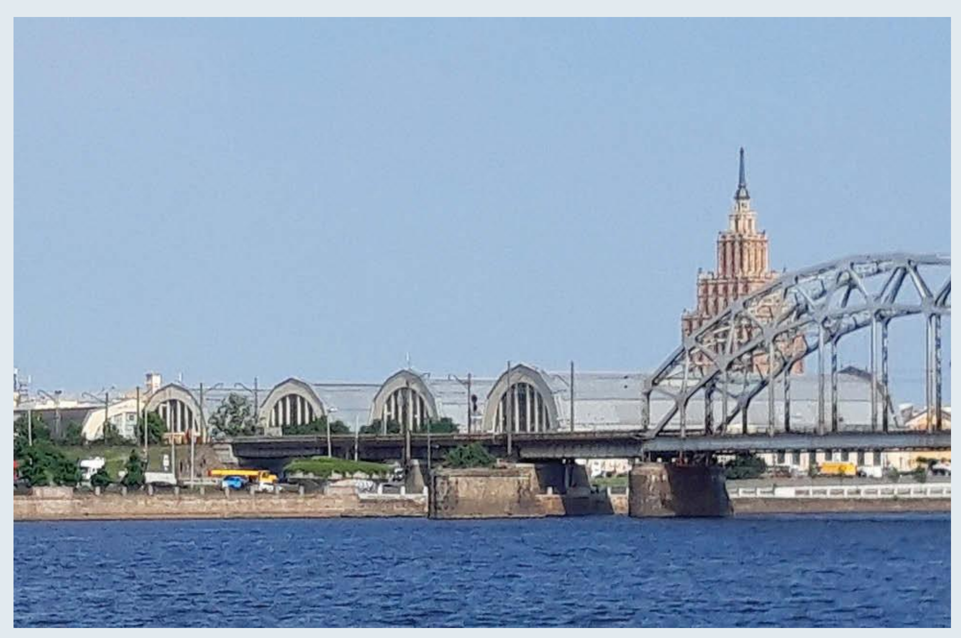
Der letzte Exkursionstag bot noch einmal einen schifffahrtshistorischen Höhepunkt, als die Teilnehmer das Meeresmuseum im ehemaligen Tallinner Wasserflugzeughafen besuchten. Das Museum überzeugt besonders durch seine Großexponate. Größte Attraktion ist das 1937 für die Estnische Marine in Dienst gestellte U-Boot *Lembit*. Das bei Vickers-Armstrong in Großbritannien erbaute Boot gehörte von 1940 bis 1979 zur sowjetischen Marine. 1994 hat man das U-Boot an die estnische Marine zurückgegeben. Es trug anschließend den Ehrentitel „Estnisches Militärschiff Nr. 1“. Ein weiteres bedeutendes Exponat in der beeindruckenden Stahlbetonhalle des Museums ist das an der Decke hängende Wasserflugzeug vom Typ Short 184. Der Short Admiralty Type 184 war das erste Flugzeug, das ein Schiff mit einem Torpedo versenkte. Das Exponat des Tallinner Meeresmuseums ist heute das einzige vollständig erhaltene Flugzeug dieses Typs.

Auch im Außengelände des Museums befinden sich interessante Objekte. Das größte und bedeutendste ist der 1914 auf der Vulcan Werft in Stettin erbaute Dampfeisbrecher *Suur Töll*. Er war bis 1988 im Finnischen Meerbusen im Einsatz und sollte anschließend verschrottet werden. Es fanden sich Schiffsliebhaber, die das Schiff vor dem Schneidbrenner retteten und somit der Nachwelt erhielten.

Das Estnische Meeresmuseum mit seiner Mischung aus zivilen und militärischen Exponaten gehört zu den interessantesten Schifffahrtsmuseen in Europa. Dazu trägt sowohl die Themenvielfalt, von der Fischerei über Seezeichen bis zur Schiffsartillerie, als auch die große Anzahl ziviler und militärischer Schiffe bei. Ein Besuch des Museums ist uneingeschränkt empfehlenswert!

Auch auf dieser Reise konnten die Mitglieder alte Verbindungen vertiefen und neue knüpfen. Viele positive Eindrücke und neue Erkenntnisse machten die Reise wieder zu einer gelungenen Veranstaltung, die immerhin zum Eintritt von drei neuen Mitgliedern führte. Damit konnte die Regionalgruppe NRW in diesem Jahr bereits 27 neue Mitglieder gewinnen.

Ronald Hopp, Regionalleiter NRW



Die ehemaligen deutschen Zeppelinhallen aus dem Ersten Weltkrieg sind jetzt Zentralmarkt der lettischen Hauptstadt Riga Foto: Ronald Hopp

125. KIELER WOCHE VOM 22. BIS 30. JUNI

Ein rauschendes Fest für alle

Die Tirpitz-Mole ist dicht belegt. Links der Einsatzgruppenversorger *Bonn*, das Flaggschiff der diesjährigen Kieler Woche

Alle Fotos: Olaf Rahardt



Die *Juan Sebastian de Elcano*, das schönste Schiff, läuft aus

Die traditionelle Kieler Woche gehört fest zum Veranstaltungskalender der Schleswig-Holsteinischen Landeshauptstadt. Dabei hat sie sich in ihrer 125-jährigen Geschichte zu einem der bedeutendsten Volksfeste Deutschlands entwickelt, in jüngster Zeit mit fast vier Millionen Besuchern jährlich. Entstanden aus der ursprünglichen Idee, auf der ruhigen Förde des seit 1865 im Entstehen befindlichen Kieler Kriegshafens Kutterregatten auszutragen, ist mittlerweile ein namhaftes Großseglertreffen geworden – mit allem, was zum Segelsport gehört.

Aber auch für Marinebegeisterte hat die Kieler Woche einen hohen Stellenwert. Denn die Tage davor läuft alljährlich das Großmanöver US-Baltops in der Ostsee. Dieses endet traditionell in Kiel und fasst noch einmal einen Großteil der daran beteiligten Einheiten im Marinestützpunkt in Kiel-Wik zusammen. Dann öffnen auch die Pforten des Geländes zum „Open Ship" und Tausende Besucher strömen zu den Schiffen, um an Bord Fotos zu machen.

Dabei bietet sich alljährlich eine seltene Gelegenheit, die Vielfalt an Marinetechnik der Gegenwart zu besichtigen. Zeitweilig erfüllt der Fluglärm eines „Sea King" die Luft





Andrang im Marinestützpunkt beim „Open Ship“



Das Marinemusikkorps Kiel während des Empfangs durch Vizeadmiral Andreas Krause an Bord der *Bonn*



Genuss pur: Segler auf der Förde bieten immer wieder das ganz spezielle maritime Flair

über dem Hafenbecken, wenn Marineflieger gemeinsam mit Spezialeinheiten ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Die Schiffe an den Piers erlauben den Besuchern Rundgänge über das Oberdeck, und an Land präsentieren sich verschiedene andere Einheiten der Bundeswehr.

Im Jahr 2019 waren 50 Schiffe und Boote aus 13 Nationen vor Ort – eine außergewöhnlich hohe Zahl. Wer also bei den drei „Open-Ship“, die jeweils vier Stunden dauerten, viel sehen wollte, hatte eine große Auswahl. Zu den Öffnungszeiten am Wochenende kommt immer noch der Mittwoch hinzu, wobei dann aber zumeist einige der sehenswerten Schiffe den Hafen schon wieder verlassen haben – auch in diesem Jahr.

Eine besondere Rolle kommt in jedem Jahr einem Schiff der Deutschen Marine zu, das die Funktion als Flaggschiff der Kieler Woche erfüllt. 2019 hatte der Einsatzgruppenversorger *Bonn* diese Ehre. Offizielle Anlässe, sowohl des Inspekteurs der Marine Vizeadmiral Andreas Krause wie auch des Kommandeurs der Einsatzflottille 1 Flottillenadmiral Christian Bock, werden auf dem Flaggschiff durchgeführt und auch von dessen Besatzung ausgerichtet.

Der erste Anlass dazu bot sich bereits am Freitag, dem 21. Juni, als am Einlauftag die Befehlshaber und Attachees der anwesenden Einheiten auf dem Flaggschiff zum Begrüßungsbesuch empfangen wurden. Samstag- und Sonntagnachmittag hatte sich die *Bonn* für die Besucher zum „Open Ship“ eingerichtet – trotz der Größe und Ausstattung des Schiffes keine leichte Aufgabe.

Immerhin muss man Besucherwege an Bord einrichten und dies möglichst so, dass eine Gehrichtung entsteht, die „Staus“ ausschließt. Dabei spielen natürlich immer auch Sicherheitsaspekte eine Rolle, weshalb die Personenanzahl begrenzt ist. Der Rundgang führte die Besucher über das gesamte Schiff und durch die Brücke hin zum Flugdeck. Im Hangar hatte der Verfasser in seiner Eigenschaft als Marinemaler eine Ausstellung seiner Gemälde präsentiert, und die Kantine verkaufte neben Getränken auch die beliebten Souvenirs des Schiffes.

Am Sonntagvormittag boten der evangelische und der katholische Militärdekan gemeinsam mit einem Geistlichen von der Mount Withney einen ökumenischen Gottesdienst an. Auf gleichem Deck empfing am Abend Vizeadmiral Andreas Krause zahlreiche geladene Gäste. Dabei zeigte die Besatzung der *Bonn*, dass sie nicht nur in den gerade erst erlebten Manöverszenarien ihr Handwerk beherrscht, sondern auch auf gastgeberischer und kulinarischer Ebene zu glänzen versteht.

Ganz andere Gäste empfing das Schiff an den kommenden Tagen. Dann nämlich bevölkerten zahlreiche Schulklassen die Decks und erlebten Marine hautnah. Vor ihren Augen leerte sich der Stützpunkt auch zusehends, sodass am Mittwoch zum „Open Ship“ kaum noch ausländische Einheiten vorhanden waren. Am Abend gab das Marinemusikkorps Kiel unter Leitung von Fregattenkapitän Friedrich Szepansky auf dem Flaggschiff das ebenfalls mittlerweile zur Tradition gewordene Flaggschiff-Konzert. Mehr als zwei Stunden brachten die Marinemusiker in dieser einzigartigen Umgebung die Bandbreite ihres Könnens zu Gehör. Den Abschluss bildete vor traumhafter Kulisse der untergehenden Sonne die Flaggenparade mit Nationalhymne.

Olaf Rahardt, Regionalleiter Thüringen

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de



DIE REISE ZUR STRÄFLINGSKOLONIE AUSTRALIEN 1787

Die Verurteilten

Übervolle Gefängnisse und der Wettlauf um Kolonien führten dazu, dass England eine ganze Flotte mit Sträflingen an Bord nach Australien schickte. Die Deportation bot am Ende eine humane Überraschung

Von Professor Dr. med. Georg-Michael Fleischer



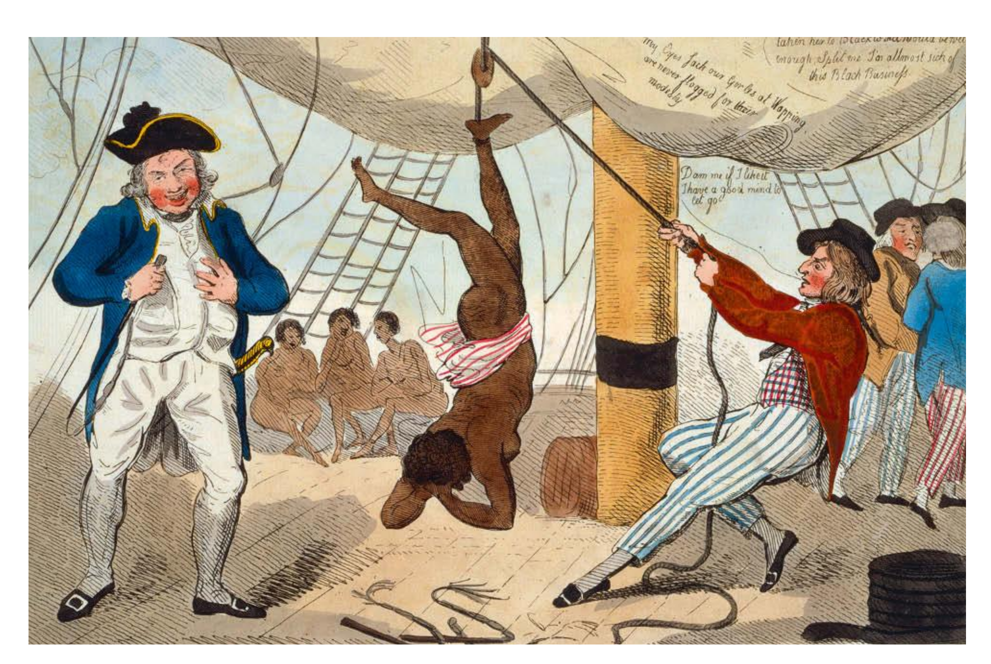
ENDSTATION STRAFKOLONIE: Eskortiert von der *HMS Supply* und der *HMS Sirius* bringen englische Schiffe die ersten Sträflinge nach Australien – nach einer harten, entbehrungsreichen Reise
Foto: Heritage-Images/The Print Collector/akg-images

Seit 1611 deportierte England Strafgefangene systematisch in die englischen Kolonien in Nordamerika. Der Beginn der Unabhängigkeitskriege 1775, die förmliche Erklärung 1776 und die Anerkennung der Unabhängigkeit durch England im Frieden von Paris 1783 hatten für das Mutterland weitreichende Folgen.

Neben dem Verlust von Absatzmärkten, Rohstoffquellen, von Schiffbauholz und Flachs kam das System der *transportation*, wie man die Abschiebung von Strafgefangenen nach Amerika nannte, vollständig zum Erliegen. Zu diesem Zeitpunkt konnten die Gefängnisse in England die Verurteilten nicht mehr fassen, sodass diese in den Rümpfen ausgedienter und abgetakelter Kriegsschiffe (Hulks) notdürftig untergebracht wurden, was sehr rasch in jeder Hinsicht zu entsetzlichen Verhältnissen führte.

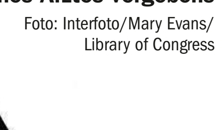
Auf der Suche nach Lösungen aus diesem drängenden Problem erinnerte man sich an den Bericht von James Cook, der 1770 die Ostküste des australischen Kontinents entdeckt hatte. Er beschrieb die von ihm so benannte Botany Bay, an dessen Ufern der Naturforscher Joseph Banks und der schwedische Botaniker Daniel Carl Solander eine Fülle bisher unbekannter Pflanzen ausgemacht hatten, als möglichen Siedlungsort. Diese Wahl war in vielerlei Hinsicht bedeutungsvoll: Neben dem Unterbringen von Strafgefangenen war die Deportation auch eine günstige Methode, das Land in Besitz zu nehmen und als Kolonie zu besiedeln.

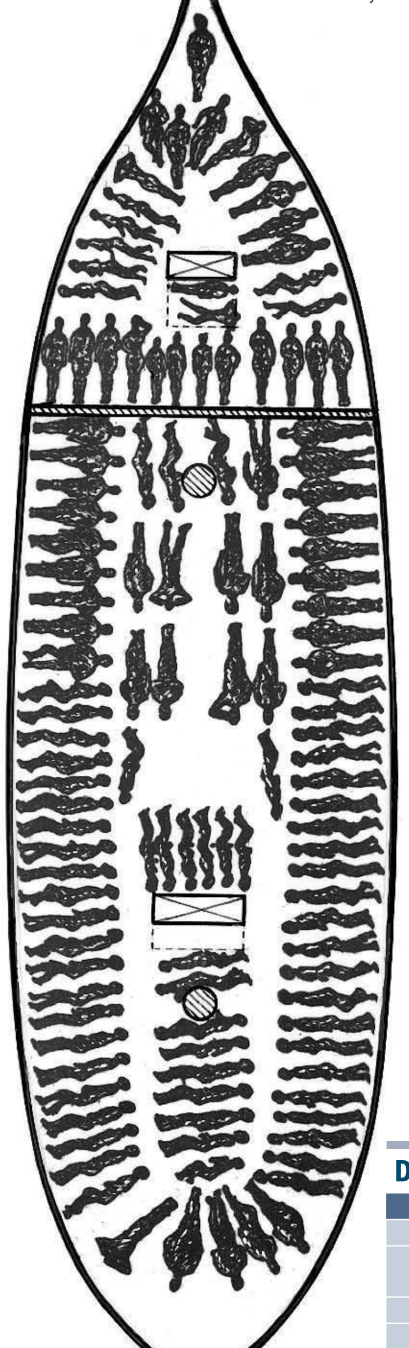
Durch eine Parlamentsakte wurde König Georg III. ermächtigt, einen geeigneten Ort für die Deportation von Strafgefangenen zu bestimmen, worauf er am 6. Dezember 1786 zusammen mit dem Staatsrat festlegte, in Ostaustralien eine Niederlassung für verurteilte Straftäter zu gründen. Entgegen vor-



MENSCHLICHE ABGRÜNDE: Die Folter war an Bord von Sklavenschiffen alltäglich; meist war hier das Bemühen eines Arztes vergebens

Foto: Interfoto/Mary Evans/ Library of Congress





SKLAVENSCHIFFE: Dieser zeitgenössische „Beladeplan" eines Zwischendecks gibt eine ungefähre Vorstellung von den grausamen Zuständen an Bord

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

herigen Erkenntnissen erwies sich bei Ankunft der Flotte die Botany Bay wegen Wassermangels als wenig geeignet, sodass Captain Phillips zum Naturhafen Jackson Port weitersegelte und in einer kleinen Bucht, Sydney Cove, einen günstigen Platz fand. Der Platz erhielt den Namen nach Lord Sydney, dem damaligen Minister für Inneres und die Kolonien. Den 23. Januar 1788, der Tag, an dem die Schiffe dort anlegten, feiern die Australier heute als „Australia Day".

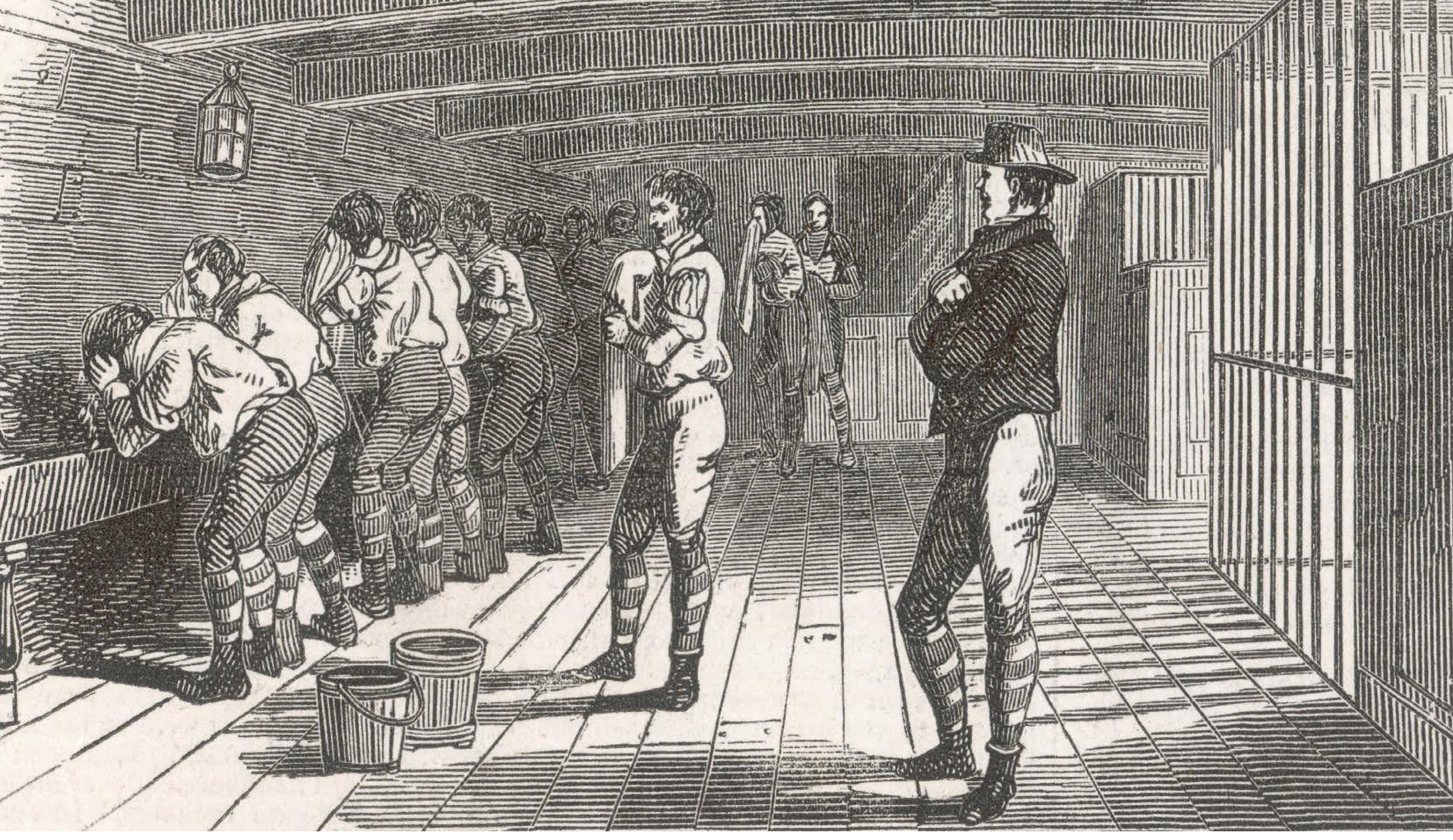
Die britische Regierung war auch darauf bedacht, vor den ebenfalls in der Südsee operierenden Franzosen ihren Anspruch auf das Land zu demonstrieren. Als wenige Tage nach der Ankunft der First Fleet die Schiffe der französischen La-Pérouse-Expedition auftauchten, wehte bereits die später als Union Jack bezeichnete britische Flagge über Sidney Cove als Zeichen der neuen englischen Kolonie. Es kam zu einem freundlichen Austausch, die Franzosen blieben sechs Wochen in Sidney Cove, erhielten bei der Abreise Holz und frisches Wasser und La Pérouse übergab seine Tagebücher und einige Briefe an die *Alexander*, um sie nach Europa zurückzuschicken. Es war die letzte Nachricht von dieser Expedition, die ein tragisches Ende bei Vanikoro fand, das man erst im 21. Jahrhundert aufklären sollte.

Neue Herausforderungen

Mit einigen Hundert Sträflingen eine staatliche Niederlassung in einem unbekannten Land unter weitgehend unerforschten Örtlichkeiten, Eingeborenen und anderen Unwägbarkeiten zu gründen, war sicher ein sehr hohes Risiko. Captain Arthur Phillip, der erste Gouverneur der Kolonie, war offenbar der richtige Mann zur rechten Zeit am rechten Platz. Ihm zur Seite standen tapfere Leute, wie an den Schiffschirurgen nachweisbar ist, die sich aktiv den ungeahnten Herausforderungen stellten und Anteil an

DIE SCHIFFE DER FIRST FLEET KAPITÄNE UND CHIRURGEN

Schiffsname	Größe	Baujahr	Kapitän	Schiffschirurg	Sträflinge ♂	Sträflinge ♀	Royal Marines
Marineeskorte							
HMS Sirius	511 t	1780	John Hunte	George Worgan Thomas Jamieson			10
HMS Supply	175 t	1759	Henry Ball	James Callam			
Transportschiffe							
Alexander	452 t	1783	Duncan Sinclair	William Balmain	213		35
Charlotte	345 t	1784	Thomas Gilbert	John White	88	20	43
Friendship	278 t	1784	Francis Walton	Thomas Arndell	76	21	44
Lady Penrhyn		1786	William Sever	Arthur Bowes Smyth John Altree	101	3	
Prince of Wales	350 t	1786	John Mason			50	30
Scarborough	418 t	1782	John Marshall	Dennis Considen	208		33
Versorgungsschiffe							
Borrowdale	272 t	1785	Hobson Reed				
Fishburn	378 t	1780	Robert Brown				
Golden Grove		1780	William Sharp				



KEINE SEKUNDE ALLEIN: Gefangene im Waschraum unter Aufsicht eines Offiziers auf dem Hulk *Warrior* Foto: Interfoto/Illustrated London News Ltd

der letztlich positiven Entwicklung in der neuen Kolonie hatten.

Das Geschwader, bestehend aus elf Schiffen, versammelte sich im Jahre 1787 an der Mother Bank unweit der Isle of Wight. Am 9. Mai 1787 traf Captain Arthur Phillip in Portsmouth ein und hisste bei seiner Ankunft auf der Mother Bank an Bord der *Sirius* seine Flagge als Chef des Geschwaders. Am 13. Mai gab er bei Tagesanbruch den Befehl zur Abfahrt.

Tradition bis heute

Flaggschiff war die *Sirius*, die mit der *Supply* gemeinsam die militärische Eskorte bildete. Neben den sechs Gefangenentransportern gehörten drei Versorgungsschiffe zur Flotte, die Nahrungsmittel, Baumaterial, Gerätschaften und Handwerkszeug sowie andere Vorräte für zwei Jahre mit sich führten. Insgesamt befanden sich an Bord der Schiffe, einschließlich ihrer Offiziere, 212 Seesoldaten. 28 Soldaten war es erlaubt worden, ihre Ehefrauen und Kinder mitzunehmen, die Zahl der Gefangenen betrug insgesamt 778.

Die Hafenfähren von Sidney werden seit jeher mit den Namen von Schiffen der First Fleet benannt, und neun heute in Dienst stehende Fähren tragen derzeitig diese Namen. Maßstabsgerechte Modelle aller Schiffe können im Museum of Sydney besichtigt werden.

Über die Schiffsreise von England nach New South Wales publizierte der Flottenchef und spätere erste Gouverneur der Kolonie Arthur Phillip 1789 einen Bericht: „Voyage to Botany Bay with an account of the establishment of the colonies of Port Jackson and Norfolk Island."

Nur wenige Tage, nachdem die Segel gesetzt waren, entdeckte man auf der *Scarborough* den Plan einer Meuterei, wonach sich die Sträflinge in den Besitz des Schiffs setzen und bei Nacht die Flotte verlassen wollten. Die Rädelsführer wurden drakonisch bestraft.

Der erste Halt war der Hafen von Santa Cruz auf der Insel Teneriffa, in dem Gouverneur Phillip einen Vorrat von Nahrungsmitteln und Wasser auf die Weiterreise mitnehmen wollte. Nach einer Woche wurden wieder Segel gesetzt, und am 18. Juni tauchten die Kapverdischen Inseln am Horizont auf, wo eigentlich frisches Gemüse übernommen werden sollte. Ungünstige Winde verhinderten jedoch die Landung, sodass der Weg nach Rio de Janeiro, dem nächsten Bestimmungsort, fortgesetzt wurde.

TORTUR: Fußfesseln hinderten Sträflinge und Sklaven daran, sich frei zu bewegen, dennoch ereigneten sich blutige Sklavenaufstände

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London/ Michael Graham-Stewart Slavery Collection

Kurs Kap der Guten Hoffnung

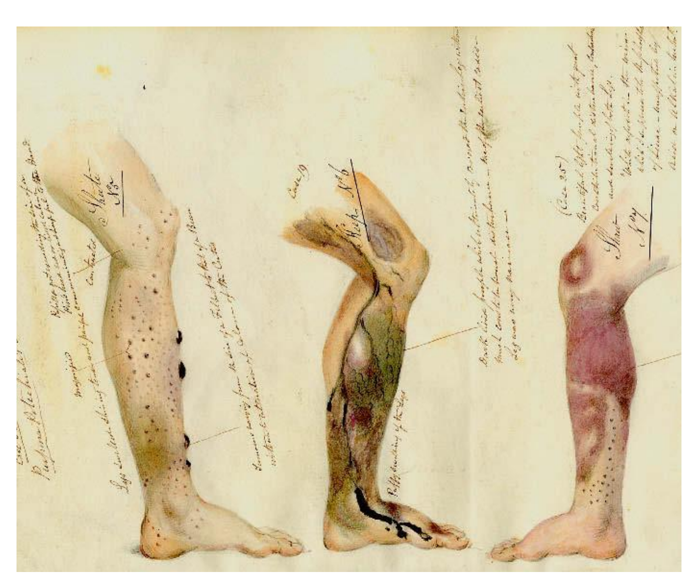
Man hielt sich damals auf der Route nach dem Kap der Guten Hoffnung möglichst weit westlich im Südatlantik, da an den westafrikanischen Küsten häufig Seegebiete mit längeren Windstillen die Fahrt behinderten. Bis auf ein paar Tage, in denen die Reisenden unter großer Hitze und starkem Regen litten, war das Wetter recht günstig, sodass die Flotte am 6. August wohlbehalten in Rio de Janeiro ankam. Neben Lebensmitteln und Rum in größeren Mengen versorgte man sich mit allerlei Sämereien und Pflanzen, besonders Kaffee, Indigo, Baumwolle und der Cochenillenfeige. Nach fast einem Monat, am 4. September, lichtete die Flotte die Anker und nahm Kurs auf das Kap der Guten Hoffnung.

Die Weiterreise verlief unter annehmbaren Umständen ohne besondere Vorfälle, sodass das Geschwader am 13. Oktober in der Tafelbucht vor Anker ging. Zum letzten Mal füllte die Flotte hier den Proviant und den

ÜBERLEBENSSTATISTIK DER FIRST FLEET

Schiffsbesatzungen	Anzahl bei Auslaufen der Flotte	Ankunft in Sidney Cove
Seeleute	323	269
Seesoldaten	247	245
Familien der Seesoldaten	46	45 + 11 Neugeborene
Passagiere und Beamte	15	14
Sträflinge ♂	582	543
Sträflinge ♀	193	189
Kinder der Sträflinge	14	11 + 11 Neugeborene
	1.420	**1.336**

Die Anzahl von 84 Verstorbenen auf der mehr als achtmonatigen Reise mutet für heutige Verhältnisse hoch an, war aber Ende des 18. Jahrhunderts eher moderat. Hauptsächlich waren solche Leute verstorben, die bereits Krankheiten aus den Gefängnissen mit an Bord brachten oder mit chronischer altersbedingter Morbidität behaftet waren.
Eine Mortalität von sechs Prozent steht dabei anderen Auswandererflotten (etwa der Second Fleet und der Third Fleet) gegenüber, deren Sterblichkeit teilweise über 20 Prozent betrug. Obwohl dies eine der längsten Schiffsreisen in die neue Kolonie war, lag die Mortalität am niedrigsten – ein eindeutiges Zeichen für die Qualität der verantwortlichen Schiffschirurgen und einer entsprechenden Vorsorge durch die Flottenführung.



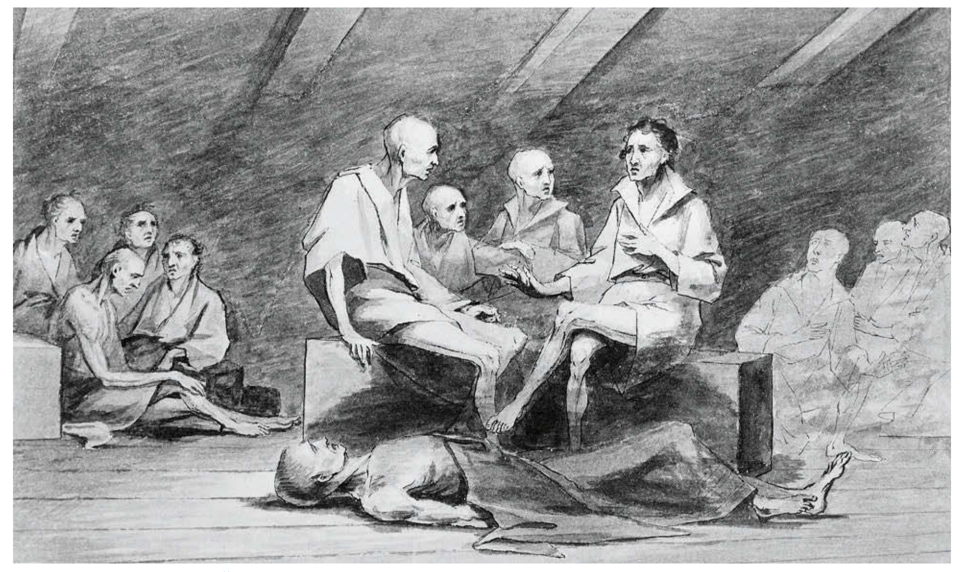
GEISSEL DER SEELEUTE: Diese krankhafte Veränderung durch Skorbut trug der zeichnerisch begabte Schiffschirurg Henry W. Mahon in sein Bordjournal ein Foto: Interfoto/Mary Evans/National Archives

Wasservorrat auf. Im Verlauf eines Monats schaffte man beispielsweise reichlich lebendes Vieh an Bord, sodass zuletzt mindestens 500 Tiere – hauptsächlich Federvieh – vorhanden waren.

Chief Surgeon

Am 12. November setzte die Flotte ihre Segel für den letzten Abschnitt der Reise. Gouverneur Captain Phillip ging jetzt an Bord der *Supply*, des schnelleren Schiffs, um vor den anderen Schiffen das Land bei der Ankunft zu erkunden. Die schnelleren Transportschiffe *Alexander, Scarborough* und die *Friendship* sollten sich ebenfalls vom Rest der Flotte trennen und vorausfahren, wobei der Kommandeur der Seesoldaten, Major Ross, auf die *Scarborough* wechselte, um die erste ankommende Abteilung zu kommandieren. Mit günstigen Winden aus den Richtungen Nordwest, West und Südwest legte die *Supply* die Fahrt von mehr als 7.000 englischen Meilen in 55 Tagen zurück.

Für die medizinische Betreuung zur Reise nach Botany Bay wurden neun Schiffschirurgen berufen, angesichts von elf Schiffen und nahezu 1.500 Teilnehmern der Expedition sicherlich keine übermäßige Ausstattung, aber immer noch mehr als vergleichsweise bei anderen Flotten, dabei besonders von Handelsschiffen. Als leitender Schiffschirurg, Chief Surgeon oder General Surgeon, wurde der Ire John White berufen, der später zum Generalarzt der entstehenden Kolonie aufsteigen sollte. Während der Reise versah er seinen Dienst auf dem Gefangenentransportschiff *Charlotte.*



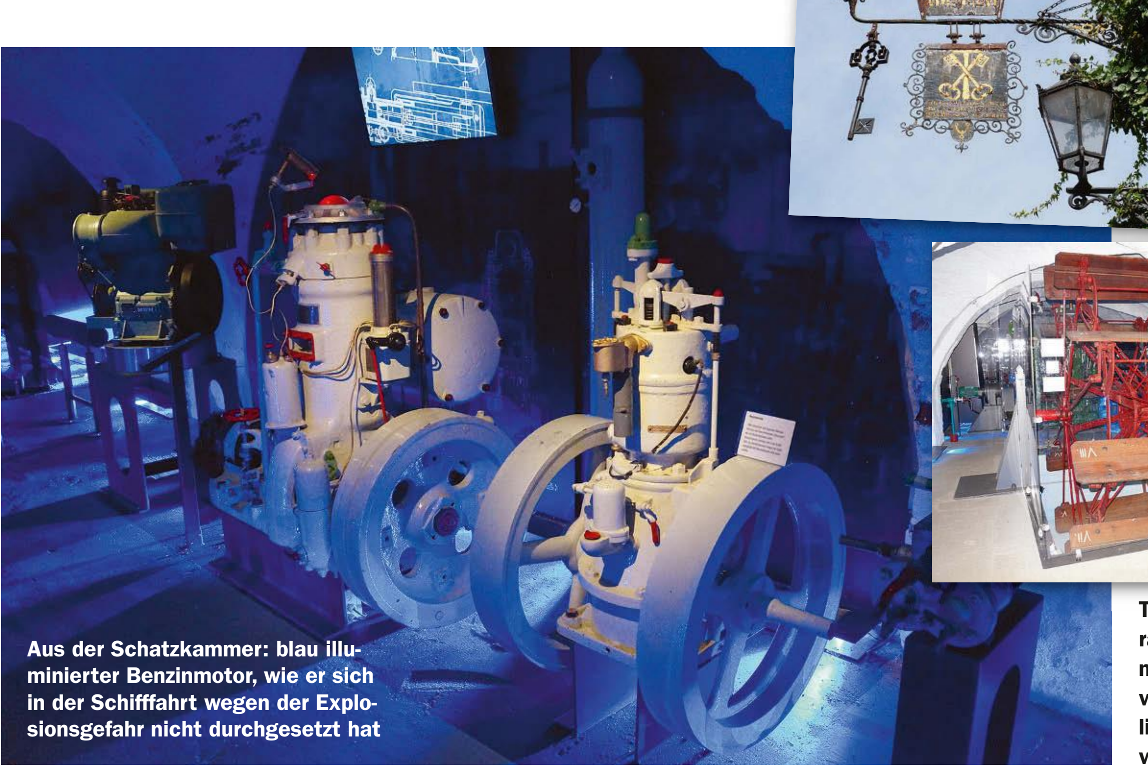
IHREM SCHICKSAL ÜBERLASSEN: Häufig hatten Kapitäne kein Interesse daran, Gefangene überzusetzen, da sie die Prämie bereits vor der Abfahrt kassierten Foto: Interfoto/Granger NYC

Handverlesen

Bei der First Fleet handelte es sich offensichtlich um ausgesuchtes Personal. Im Gegensatz dazu mussten bei den nachfolgenden Auswandererflotten wesentliche Abstriche in der Qualität und Persönlichkeit des medizinischen Personals gemacht werden. Das lag vor allem daran, dass die Heuer niedriger als bei der Kriegsmarine und der Army und die Stellung der Schiffschirurgen an Bord weniger anerkannt war, sodass die guten Leute vor allem in der Navy dienten.

Auch für die Schiffsführer galt Ähnliches. Sie führten nicht selten ein brutales Regime, und da sie vor dem Ablegen für die Anzahl der transportierten Sträflinge entlohnt wurden, hatten einige wenig Interesse daran, dass die Sträflinge den Transport überlebten. Im Allgemeinen hatten die Schiffschirurgen wenig oder keine Chancen, sich gegen solche Kapitäne für einen humanen Umgang mit den Sträflingen einzusetzen, da sie höchstens im Rang eines Maates dem Kapitän unterstellt waren.

Dies führte zu dem Vorurteil, dass es sich bei allen Schiffschirurgen um unqualifiziertes Personal handelte, und so war ihr Ansehen, besonders bei den Sträflingstransporten, insgesamt sehr gering. Aber die Schiffschirurgen der First Fleet waren gebildet; sie trugen einerseits wichtige Bausteine zur Erkundung der Flora und Fauna des unbekannten Kontinents bei und hatten andererseits einen wesentlichen Anteil am Aufbau und der Stabilisierung der neuen Kolonie. ⚓



Zunftwappen: Das Museumsschild ist deutlich älter als die derzeitige Ausstellung

Aus der Schatzkammer: blau illuminierter Benzinmotor, wie er sich in der Schifffahrt wegen der Explosionsgefahr nicht durchgesetzt hat

Technik erfahren: Seitenrad für Personendampfer mit zehn Holzschaufeln, verbunden mit einer schräg liegenden Dampfmaschine von 1908

Elbschifffahrtsmuseum Lauenburg

Mensch – Modell – Maschine

Eine Schatzkammer der Schiffsantriebe

Die knapp 50 Kilometer vom Hamburger Hafen elbaufwärts gelegene Kleinstadt Lauenburg nennt sich selbst „Alte Schifferstadt am Strom“. Seit ihrer Gründung im 13. Jahrhundert war die Elbe der bestimmende Faktor im Leben ihrer Einwohner, dem sich im Jahr 1398 mit der Fertigstellung des Stecknitzkanals ein weiterer Wasserweg hinzugesellte, über den die Hansestadt Lübeck das Lüneburger Salz zur Konservierung ihrer Heringe bezog.

Im Jahr 1900 ersetzte man den mittelalterlichen Kanal durch den heutigen Elbe-Lübeck-Kanal, und seit 1976 mündet der Elbe-Seitenkanal nur drei Kilometer von Lauenburg entfernt in die Elbe. Die Stadt ist ein wichtiger Werft- und Reedereistandort und hat auch aus schifffahrtshistorischer Sicht einiges zu bieten. Dazu zählen die Palmschleuse des ehemaligen Stecknitzkanals als älteste Kesselschleuse Europas, der ursprünglich in Hameln auf der Weser beheimatete Schaufelrad-Dampfer Kaiser Wilhelm und die restaurierte Altstadt mit dem empfehlenswerten Elbschifffahrtsmuseum.

Die Anfänge dieses im ehemaligen Rathaus untergebrachten Museums gehen auf das Jahr 1926 zurück. Nach der 2011 abgeschlossenen Renovierung des Gebäudes konzipierte man die Ausstellung unter dem Motto „Mensch – Modell – Maschine“ neu. Seitdem liegt der Schwerpunkt der Informationsvermittlung im interaktiven Bereich. Ob „1.000 Jahre Elbschifffahrt“, „Vom Naturfluss zur Wasserwirtschaftsstraße“, „Kettenschifffahrt“, „Flößerei“, „Arbeit und Leben an Bord“ oder „Schiffsmühlen“, diese und alle weiteren Themen werden dem Besucher durch kurze Filme oder sprechende „Pappkameraden“ nähergebracht. Texte findet man nur wenige, und die Anzahl der historischen Originalexponate hält sich in Grenzen. Dafür findet man eine große Anzahl von Schiffsmodellen, überwiegend im einheitlichen Maßstab 1:50, die man auf Knopfdruck einzeln ausleuchten kann und die die Schiffstypen auf der Elbe zu verschiedenen Zeiten detailliert vergleichbar machen.

Liebhaber von Originalen kommen im Keller auf ihre Kosten. In der „Schatzkammer der Schiffsantriebe“ präsentieren sich unter dem alten Kreuzgratgewölbe blau illuminierte Dampfmaschinen, Diesel- und Benzinmotoren sowie Antriebsteile, vom Schaufelrad bis zum Voith-Schneider-Propeller. Per Knopfdruck kann man die Exponate oder wichtige Einzelteile gezielt anstrahlen und einige Ausstellungsstücke auch elektrisch in Bewegung setzen, was das Verständnis ihres Funktionsprinzips enorm erhöht. Auch in diesem Ausstellungsbereich erhöhen abrufbare Kurzfilme den Informationsstand des Betrachters.

Der Besuch dieses Museum sei jedem schifffahrtshistorisch Interessierten empfohlen – und das nicht nur in Ergänzung der seefahrtsgeschichtlichen Museumslandschaft im benachbarten Hamburg. ⚓

Detlef Ollesch

INFO

Anschrift
Elbschifffahrtsmuseum Lauenburg
Elbstraße 59, 21481 Lauenburg/Elbe
Tel. 04153 5909219
www.elbschifffahrtsmuseum.de
museum@lauenburg.de

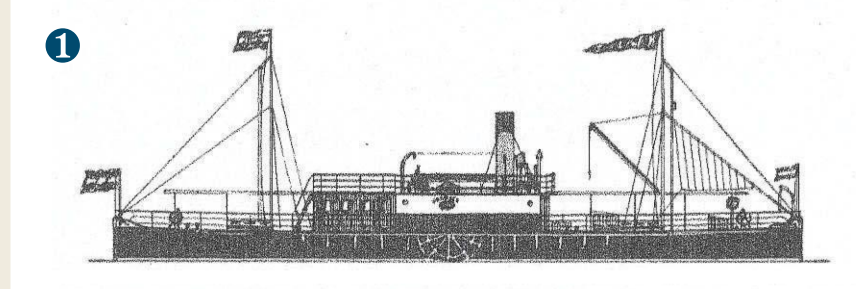
Öffnungszeiten
März bis Oktober: Mo–Fr 10–18 Uhr,
Sa, So, Feiertage 10–17 Uhr
November bis Februar: täglich 10–16 Uhr
Am 1. Januar, 24., 25., 26., und
31. Dezember geschlossen

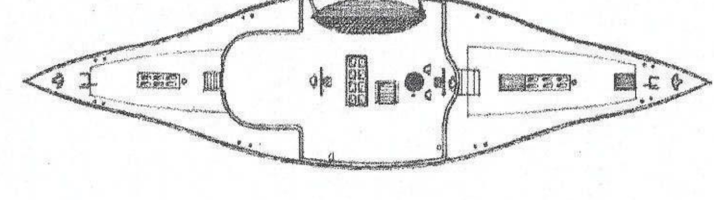
Alle Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

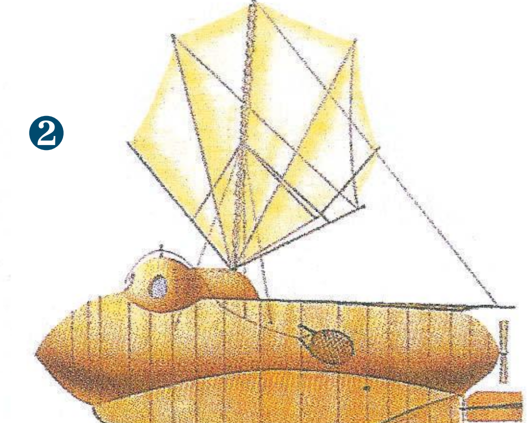
Erkennen Sie das Schiff?

❶

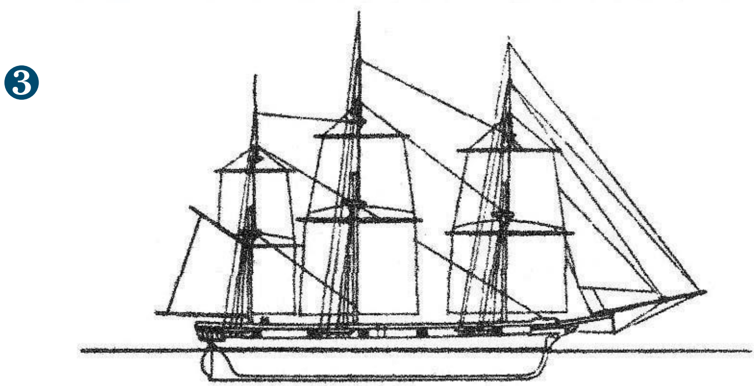




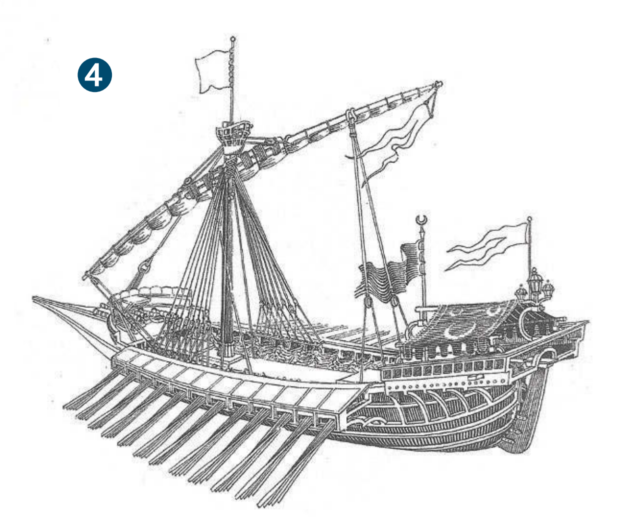
❷



❸

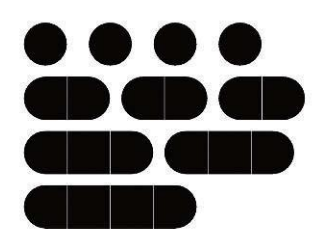


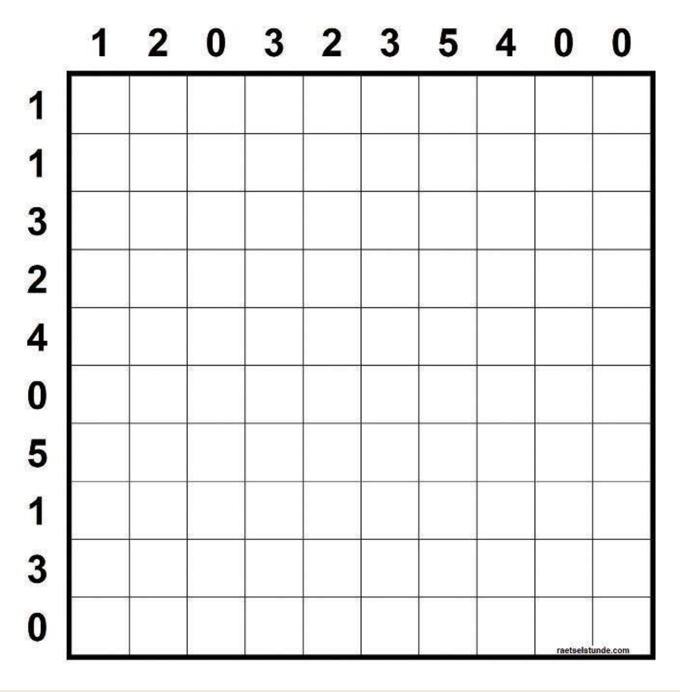
❹



Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

1 Passagier-Raddampfer *Nordsee* (Deutschland, gebaut 1892)
2 „U-Boot" *Nautilus* (USA, Stapellauf 1800)
3 Segelkorvette *Amazone* (Preußen, Stapellauf 1843)
4 Galeere (Türkei, Ende 16. Jahrhundert)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



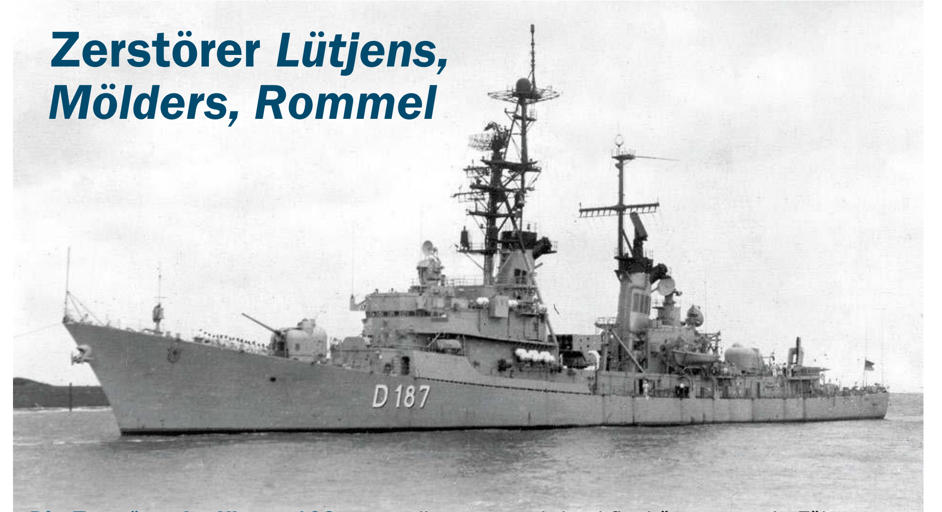
Marschland

Es ist nicht der Atlantik, Indische Ozean oder Pazifik, der es auf diese Karte aus dem Jahre 1617 geschafft hat, sondern die damals wie heute dünn besiedelte Marschlandschaft in den Grafschaften Kent und East Sussex im Südosten Englands. Sie zeigt unter anderem die Kleinstädte Hythe und Rye sowie die Landspitze Dungeness – und natürlich Schiffe in Küstennähe. E. Tucker of Tenterden/Kent hieß der Künstler, der sich bei der Darstellungsweise an Mittelmeer-Karten aus dem 13. Jahrhundert orientiert hat. *AK*



Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Zerstörer *Lütjens, Mölders, Rommel*



Die Zerstörer der Klasse 103 waren die ersten mit Lenkflugkörpern sowie Führungs- und Waffeneinsatzsystem ausgestatteten Schiffe der Bundesmarine. Nach dem ersten Schiff auch *Lütjens*-Klasse genannt, entstanden alle drei in den USA. Sie ersetzten die alten Muster der *Fletcher*-Klasse. Entwicklung, Technik und Einsatz dieser legendären Zerstörer sind Titelthema der nächsten Ausgabe.

Opfer: *Courageous*

Kapitänleutnant Otto Schuhart versenkte als erster U-Boot-Kommandant einen Flugzeugträger. Aber warum erlangte er nie Günther Priens Popularität?

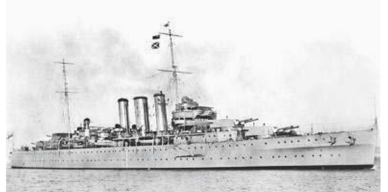


Kapitänsbilder

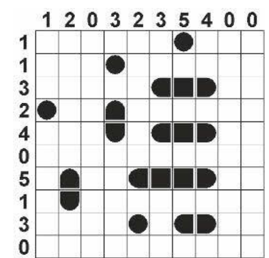
Beliebte Motive: Sie waren kleine Kunstwerke und wurden meist im Auftrag hergestellt: Kapitänsbilder, deren Vielfalt und Ursprüngen wir nachspüren.

Der Untergang

HMS Dorsetshire* und *HMS Cornwall wurden 1942 Opfer japanischer Trägerflugzeuge, dennoch blieb der Angriff nur ein Teilerfolg



Auflösung des Rätsels



AUSSERDEM:

Nordwind Traditionssegler in Wilhelmshaven

Panzerung deutscher Kriegsschiffe

Blockadebrecher Handelsschiffe im Kampfeinsatz

Fotos: picture-alliance/Science & Society/Past Pix, WZ-Bilddienst (2), Sammlung Rahardt

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 4. November 2019**

SCHIFF *Classic*
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden unter www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 35 | 7/2019 | Oktober - November | 7. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 111 | 47. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d.R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat:
Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d.R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d.R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Christian Ullrich

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Mediaberatung
Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490




Historischer Modellbau
vom Besten!
U-Boot
Typ VII B 1:60
Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und Tauchset
Roter Löwe 1:55
brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719
www.krick-modell.de
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen
"Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke
im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Orient Express 1:32
Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell
SLEEPING CAR
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
www.bildwork.de/AZ KSC022019